14e Année — N° 679.

Le Numéro : 50 centimes.
Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 70.

23 Septembre 1911 — Tous les Same

LA VIE AU GRAND AIR

ROGER SOMMER (1)

Le fameux constructeur Roger Sommer qui vient de prendre part aux grandes manœuvres aériennes et d'être nommé chevalier de la Légion d'honneur. Détail technique : monoplan Sommer.

(1) *Voir les pages 631-632 et la double page.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

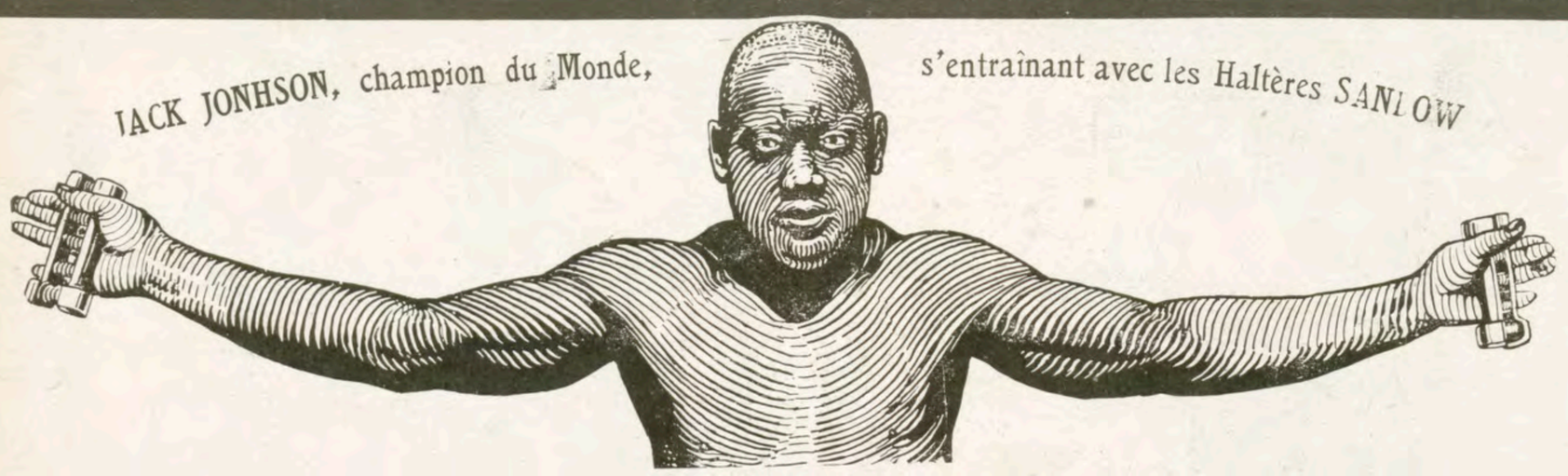
PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBÉ** ED. PINAUD

RENEZ GARDE, Madame

s commencez à grossir, et grossir, c'est illir. Prenez donc tous les jours deux gées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille tera ou redeviendra svelte. — Le flacon de ragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, **R. de Dunkerque, Paris**, contre mandat-poste de 10f. **ITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN**. yant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

"CYCLES PANNETTON"
MORTEAU (Doubs)

BENGALINE
Peinture Email Perfectionnée
LA BENGALINE S'EMPLOIE SUR TOUT & PARTOUT



OFFRE SENSATIONNELLE DE SANDOW

Essai gratuit pour tous d'Appareils à ressorts SANDOW

Pour vous prouver les résultats incomparables et uniques en leur genre obtenus avec les haltères à ressorts **SANDOW** et vous montrer qu'ils peuvent être bien supérieurs à ceux que nous garantissons, nous avons décidé de mettre à la disposition des lecteurs de ce journal,

GRATIS A L'ESSAI PENDANT UNE SEMAINE

un Appareil SANDOW rendu franco à domicile et sans frais.

Si, après une semaine d'usage, vous vous décidez à ne pas garder l'appareil, vous n'avez qu'à nous le retourner et nous ne vous réclamerons pas d'argent. Si, au contraire, vous voulez conserver les haltères, envoyez-nous un acompte de **3** francs, plus **0** fr. **85** pour frais de port de l'appareil et engagez-vous à payer régulièrement **3** francs par mois (**10 centimes par jour**) jusqu'à complète liquidation du montant du prix de l'appareil ; à ce moment, il vous appartiendra.

Brunoy, 3 mars 1911.

Je regrette sincèrement de ne pas vous avoir connu voilà 10 ans, ayant beaucoup travaillé les sports, mais je n'avais jamais pu découvrir un système aussi pratique que vos haltères, car c'est vraiment un plaisir que de travailler avec eux.

F. MOY.

6 mois de crédit
3 francs par mois

Paris, 18 février 1911.

J'en suis bien satisfait et vous félicite pour votre idée de vulgarisation.

GAUBERT, ingénieur.

Beaulieu, 10 février 1911.

Les résultats que j'ai obtenus avec les Haltères Sandow sont merveilleux pour si peu de temps : quatre semaines seulement. Ma santé, plutôt précaire, s'est sensiblement améliorée.

A. RANON fils.

Nous joignons à chaque livraison une

Méthode complète d'exercices écrits par Eugène SANDOW

indiquant le nombre, la durée, l'heure des exercices quotidiens, renfermant des conseils sur la manière de les pratiquer, ainsi que tous autres renseignements utiles.

Pour **Messieurs** : avec 7 ressorts démontables, poids environ 1 kil. 250 par haltère, nickelé..... Fr. **17.50**
— 5 — — — — émaillé..... Fr. **12.50**
Dames et **Jeunes Gens** 5 — — — — nickelé..... Fr. **14.50**

Nous rappelons de plus que ces appareils, tout en durcissant les nerfs et les muscles, rendent le corps beaucoup plus résistant. Ils donnent du sang, ont un effet curatif sûr et rapide pour tous les malaises résultant d'une vie sédentaire, guérissant principalement **la constipation, l'obésité, les maladies d'estomac, les insomnies, etc**.

Pour pouvoir faire l'essai **absolument gratis**, dont il est parlé plus haut, remplissez vous-même le bon de commande ci-dessous (*Nom et adresse très lisibles*) et envoyez-nous-le sous enveloppe affranchie à la **SANDOW DUMB-BELL Co, Rayon H S, Paris, 70, rue du Faubourg Poissonnière.**

Les intéressés sont priés de joindre 0 fr. 85 pour frais de port ; nous ne l'exigeons toutefois pas à la commande d'essai.

Offre exceptionnelle

P. P.

SANDOW Cie, Rayon **H S.**
Paris, 70, rue du Faubourg Poissonnière.

Veuillez m'envoyer par retour du courrier, à l'essai pendant 7 jours, un de vos Appareils à ressorts pour
Messieurs au-dessus de 18 ans avec méthode à.. .. .. **17.50** | Jeunes Gens jusqu'à 18 ans avec méthode à. **14.50**
Messieurs au-dessus de 18 ans avec méthode, émaillé .. **12.50** | Dames avec méthode à **14.50**
Il reste bien entendu que j'ai le droit de renvoyer les haltères après un usage d'une semaine à la Sandow Cie, sans que je sois engagé d'aucune façon. Je suis toutefois responsable de leur détérioration volontaire et mal intentionnée.
Si je garde l'appareil je m'engage, à l'expiration de la semaine d'essai, à verser à la SANDOW Cie un acompte de Frcs **3**, plus Frcs **0.85** de port domicile et régulièrement, Frcs **3** par mois jusqu'au paiement intégral du prix ci-dessus.

Écrire lisiblement. (V-1911) Nom et Profession.....
Rayer ce qui est inutile. Adresse complète .....

Notre offre n'est valable que pour la France continentale. — Pour les Colonies, brochure spéciale gratis.

GRAISSEZ VOS MOTEURS AVEC L'HUILE **AUTOÉLINE** LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE

AUTO ÉLINE

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Tél. 818-67

Paris - Province - Etranger
APPAREIL de SUSPENSION "breveté" évitant toute secousse — Personnel choisi et experimenté.
Téléphone 818-67
Adr. télégrap. DUPONTEUIL-PARIS

GARAGE

de la

Société Générale d'Exploitation Automobile

BOXES POUR PARTICULIERS
Entretien — Réparations — Location
VENTE ET ACHAT
OUVERT TOUTE LA NUIT
254, Route de la Révolte, Levallois
Téléphone : 512-57
entre la porte Courcelles et la porte Champerret à 2 minutes du Métro.

AUTOLAK Une légère friction remet à neuf le vernis des autos, carrosserie, meubles vernis, cirés, laqués
EN VENTE PARTOUT. Boite essai **1 franc** fco, 54 rue Turenne, Paris

donne aux objets une brillant comparable à celui de la porcelaine. Elle s'applique au pinceau en une ou deux couches. Résiste aux intempéries et à tous lavages. En vente chez tous les Marchands de couleurs. — *Exigez la marque.*

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cº, September 23 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

23 Septembre 1911 — N° 679
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.

EDOUARD NIEUPORT, GLORIEUX MARTYR DE L'AVIATION (1)

L'aviation vient de faire une perte irréparable en la personne d'Edouard Nieuport, le célèbre constructeur-pilote. Dans un atterrissage brusque, le 15 septembre, aux grandes manœuvres aériennes, il se faisait diverses blessures qui ne semblaient pas cependant mettre sa vie en danger. Et le lendemain matin, le pauvre garçon expirait. Sa mort rappelait d'étrange et de tragique façon, celle du regretté Chavez. Nieuport n'était pas seulement un virtuose de l'air qui provoquait l'admiration de tous ses camarades, il était également un constructeur et un ingénieur de la plus grande valeur.

(1) Voir page 630.

LA MORT DE NIEUPORT

Victime d'un accident au cours des grandes manœuvres, l'excellent pilote et constructeur est mort des suites de ses blessures.

POURQUOI faut-il que, dans la marche triomphante de l'aviation, chaque pas en avant soit marqué par une tombe?

Les exploits des hommes-volants aux manœuvres de l'Est nous ont montré quelle confiance nous pouvions mettre dans notre quatrième arme, au jour décisif — prochain peut-être. Mais le jour où ils commencèrent, le capitaine Camine et le lieutenant de Grailly se tuaient en se rendant à leur poste de combat et voici que le jour où ils se terminent, rentré à son port d'attache, dans un tour supplémentaire, le sapeur Nieuport trouve à son tour la mort!

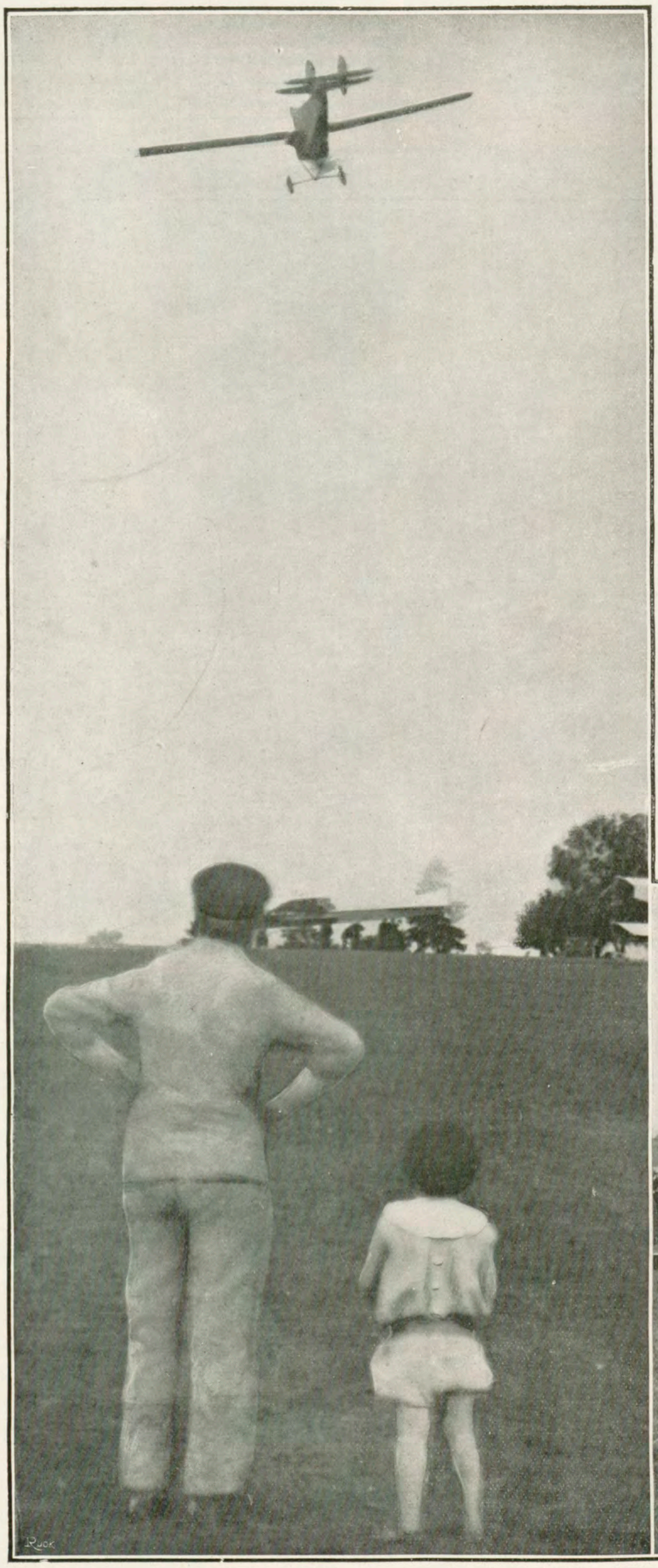
Pauvre Nieuport! Voici plus de quinze ans qu'il était des nôtres. C'est par le cyclisme qu'il vint au sport. Il courut d'abord comme amateur. Mais, ne trouvant pas de rivaux dignes de lui, il changea bientôt la casaque blanche du pur contre le maillot du professionnel. Il fut de la grande époque où le trio Bourrillon, Morin, Jacquelin brillait de tout son éclat. Sans arriver à la hauteur de ces grands ténors, il fut au premier rang des seconds avec Nossam, Deschamps, Domain. Ayant plus de volonté que de moyens physiques, c'est surtout par le cœur qu'il triomphait. Ses deux meilleures courses furent le Prix Zimmerman de 1897 qu'il gagna, et le Grand Prix de Paris de 1898 où il se classa troisième derrière Morin et Domain.

Tout en s'entraînant au vélodrome, Nieuport, suivait comme auditeur libre les cours de l'Ecole d'Electricité, il en profita si bien, qu'à sa sortie, il abandonnait la bicyclette pour se lancer dans l'industrie. Il créa une magnéto et une bougie qui rendirent son nom célèbre.

Puis il vint à l'aviation dont il avait depuis longtemps prévu l'avenir. Il construisit de toutes pièces son monoplan, depuis le moteur jusqu'à la dernière commande et, quand il fut construit, on s'aperçut que ce débutant venait de créer l'appareil le plus vite du monde. Ce joujou, qui virait comme une bicyclette, remportait avec Weymann la Coupe Gordon-Bennett et, monté par son créateur, battait tous les records de vitesse. Simple, timide, un peu taciturne, Nieuport n'était pas de ceux qui séduisent à la première rencontre, mais il était aimé de ceux qui avaient pu l'approcher de près et apprécier son intelligence si ouverte et le mesurer à sa haute valeur. Des considérations pécuniaires l'avaient empêché jusqu'ici de donner sa mesure, et c'est au moment où il allait trouver la sécurité, qui allait lui permettre de travailler en paix, que la mort le ravit à la science et au sport.

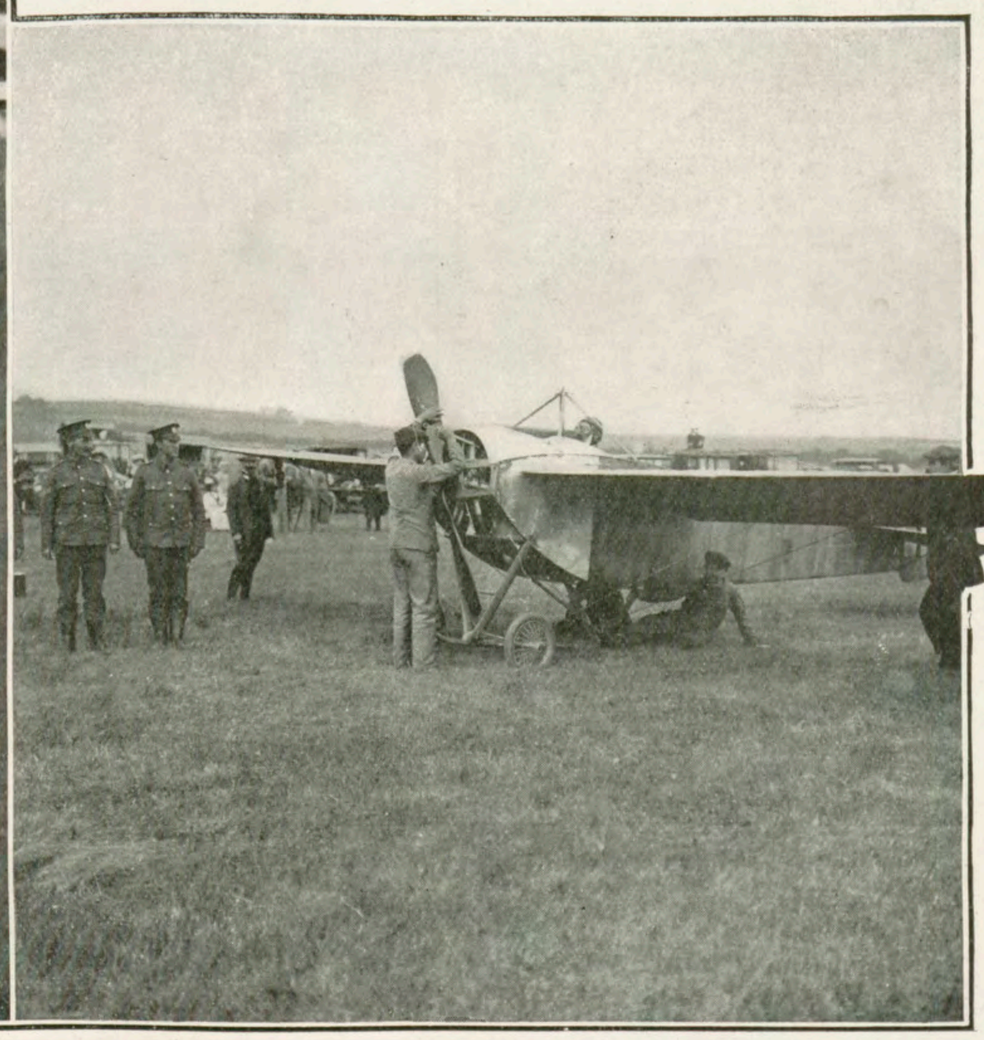
Edouard Nieuport est le premier constructeur qui paie, de sa vie, son dévouement à l'aviation. Son nom restera dans l'histoire. Que cette assurance soit une consolation pour sa veuve, un exemple pour son fils qui, hier encore, applaudissait si fort aux exploits paternels.

MARCEL VIOLLETTE.



Le jeune fils de Nieuport contemple un vol de son père.

Nieuport après avoir été un cycliste de valeur, un inventeur dans l'automobile, se consacra à l'aviation où il conçut un appareil dont tous les organes étaient dûs à son remarquable cerveau. Son monoplan a glané tous les lauriers en vitesse et en endurance.



Nieuport à la Coupe Gordon-Bennett.

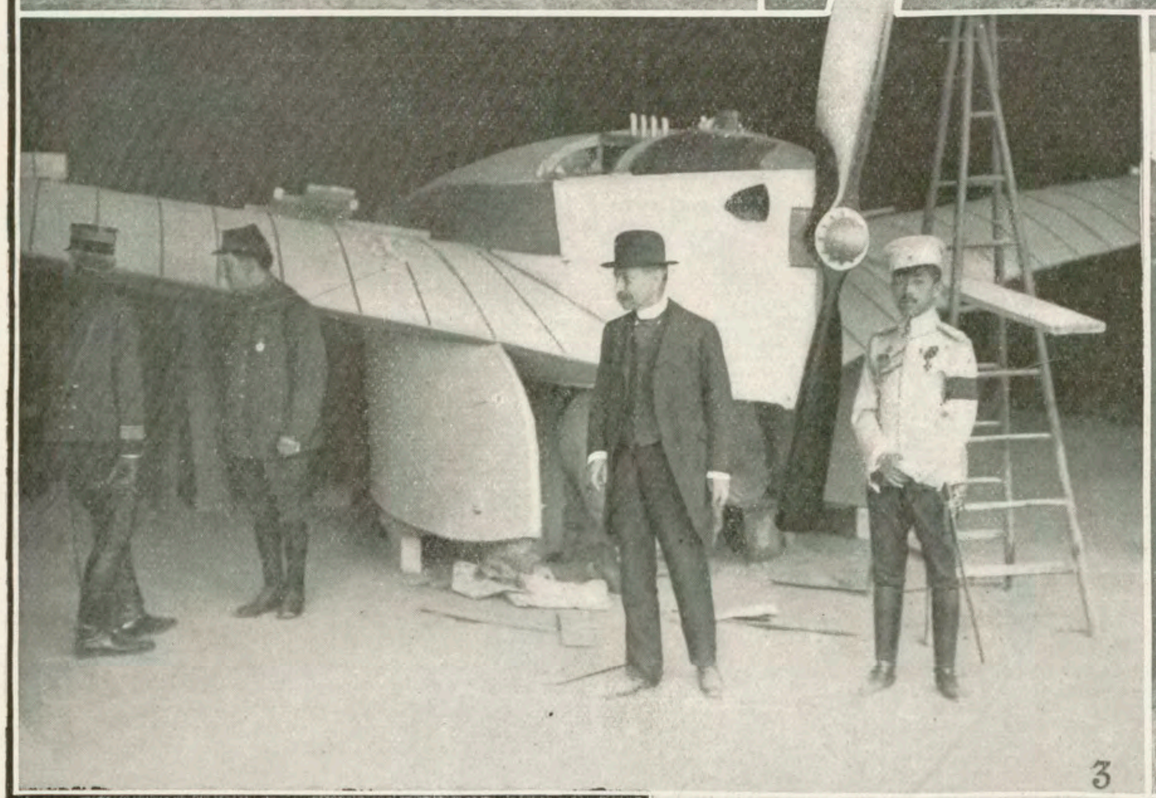
Edouard Nieuport était également un pilote émérite. Après des débuts difficiles, il commençait à recueillir le fruit de ses efforts. Ce sont ses appareils qui détiennent les records de vitesse, la Coupe Michelin et la Coupe Gordon-Bennett.

Photographies de notre envoyé pécial.

LES GRANDES MANŒUVRES AÉRIENNES

1

2

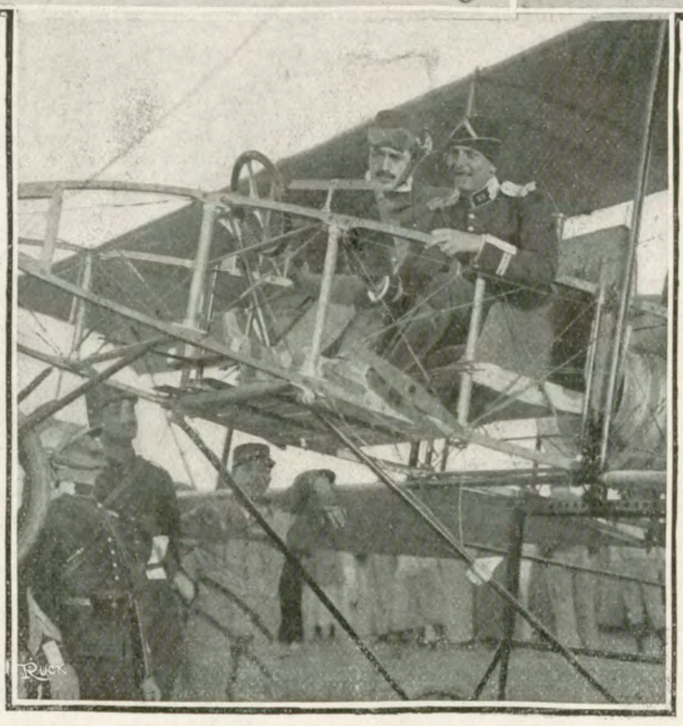


3

4

Plaques Lumière.

1. Roger Sommer vient remettre un pli à un officier d'état-major. — 2. Kimmerling, le nouveau chevalier de la Légion d'honneur, reçoit des ordres au départ. — 3. Le prince de Siam se fait initier à l'aviation par M. Gastambide. — 4. De gauche à droite, les réservistes E. Labouchère, Colliex, Latham, Schlumberger, et J. Labouchère.



Départ en observation.

Le sapeur réserviste Colliex s'en va faire des observations avec le lieutenant Morteux, passager, à bord de son biplan. Détail technique : hélice intégrale Chauvière.

Les grandes manœuvres de 1911 marqueront une date dans l'histoire de notre pays. Elles ont, grâce à l'aviation, prouvé qu'une nouvelle ère commençait pour la guerre. Une quatrième arme nous est née. Dès ses débuts elle a prouvé sa valeur et son utilité. Nous sommes le seul pays possédant une flotte de l'air aussi incomparable. Nous pouvons être fiers, car nous avons fait l'admiration de tous les officiers étrangers qui étaient venus assister à la magnifique série de triomphes que, chaque jour, remportaient nos pilotes, aussi bien militaires que civils. Hélas ! au moment où la fin approchait, afin de se rappeler à l'attention par un coup d'éclat, la mort qui ne se tenait pas pour battue, venait frapper lâchement, lorsqu'il allait atterrir, l'un de nos plus glorieux, l'un de nos plus célèbres aviateurs, l'être le plus sympathique et le plus admirable, Nieuport.

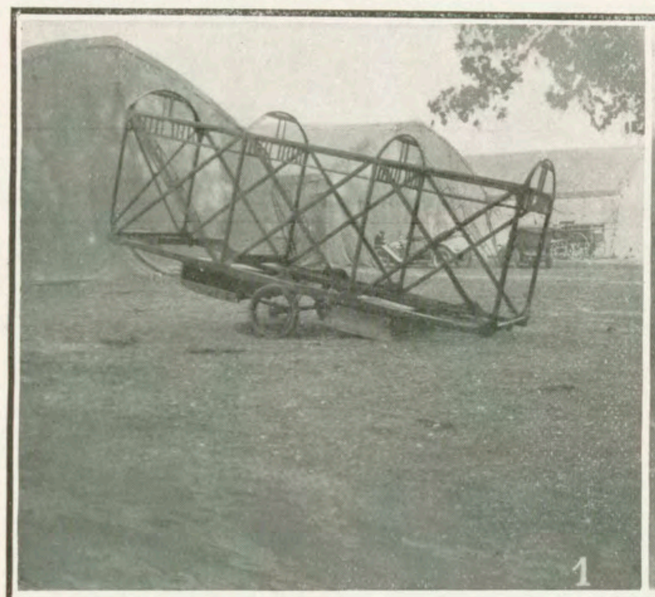
Chaque jour, quelque fût le temps, nos hommes oiseaux partaient accomplir les missions que leur donnaient leurs supérieurs. Ils partaient, faisaient leurs observations et revenaient sans se tromper jamais, sans se laisser arrêter par les éléments, avec un esprit de discipline qui était là une marque de courage, d'initiative et de valeur indéniable. Le ministre de la Guerre, M. Messimy, a si bien compris que les événements que traverse la France en ce moment, ont dû beaucoup à l'aviation de ne pas devenir plus graves, a décidé de donner la croix de la Légion d'Honneur aux plus remarquables de ces braves pour les récompenser.

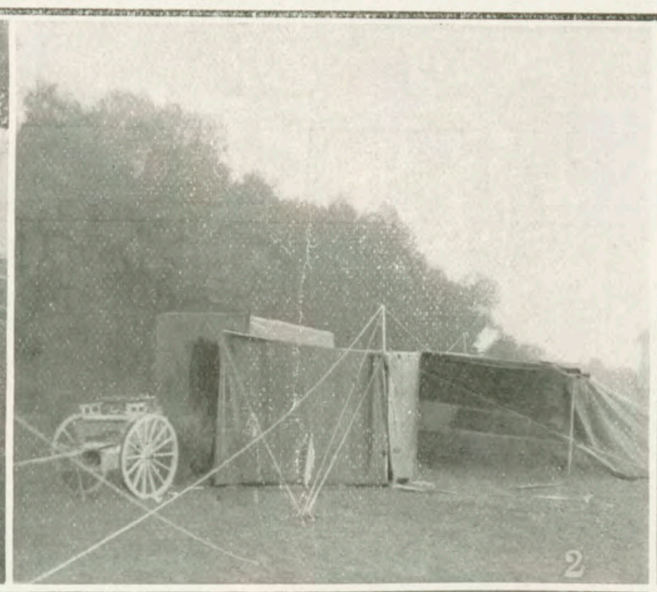
Et c'est avec joie que nous adressons nos sincères félicitations à tous ceux qui vont voir rougir leur boutonnière. Ce sont parmi les officiers, les capitaines Bellanger, Etévé, Barès, de Goys, les lieutenants Cheutin, Peralda, Mailfert, Girodeau, de Malherbe, Gouin, le capitaine Echeman, les lieutenants Yens, Maillols, Marzac, le capitaine Casse, le sous-lieutenant Ménard, le capitaine Delassus, les lieutenants Tixier, Letourneur, le capitaine de Chaunac, le lieutenant Blard. Quant aux civils, ce sont : Aubrun, Hélen, Fourny, Kimmerling, Legagneux, Loridan, Martinet, Eugène Renaux, Sommer, Tabuteau, Védrines et Godart.

J. M.

Photographies de notre envoyé spécial.

Les Aviateurs aux Grandes Manœuvres





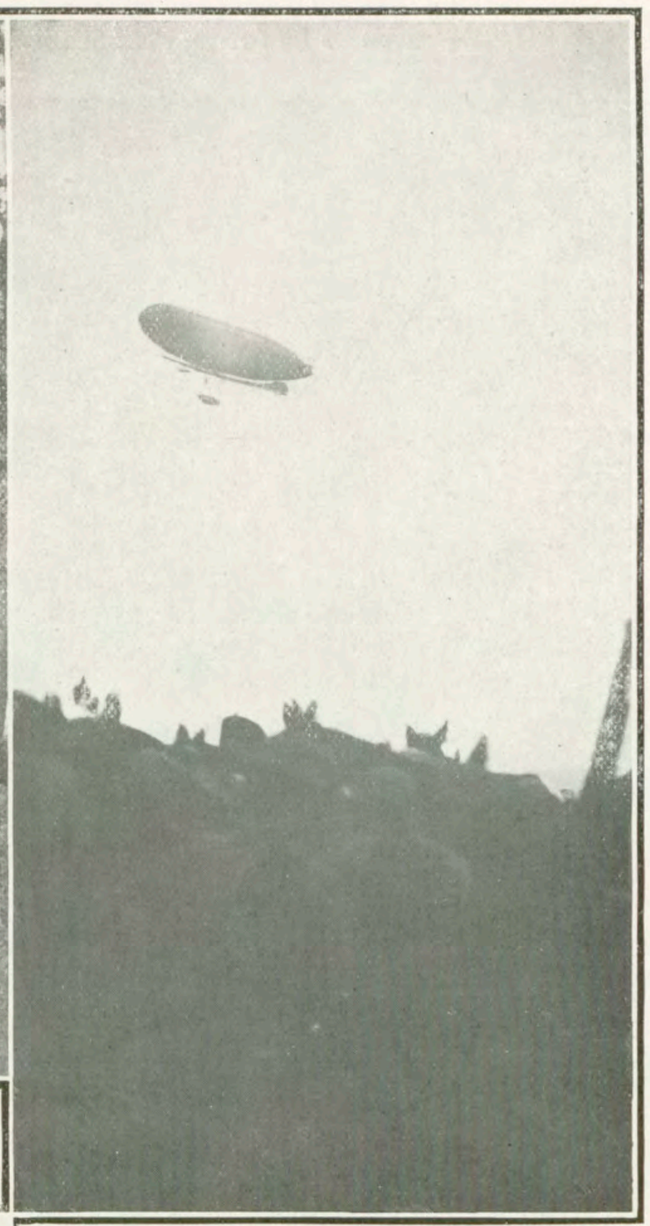
LES SUCCÈS DE LA QUATRIÈME ARME AUX MANŒUVRES Plaques Lumière.

1. Remorque permettant d'emmener sur la route les aéroplanes blessés. — 2. Campement d'un des appareils de la section du capitaine Bellonger. — 3. Voiture atelier transportant le matériel de réparations. — 4. De droite à gauche : Roger Sommer, les lieutenants Pierra et Rambert, Kimmerling et Bathiat. — 5. M. Levavasseur explique le fonctionnement de ses appareils au prince héritier de Siam. — 6. Le sapeur réserviste Latham va prendre le départ. — 7. Le bivouac en plein air sous les appareils Sommer.

Les Manœuvres aériennes allemandes

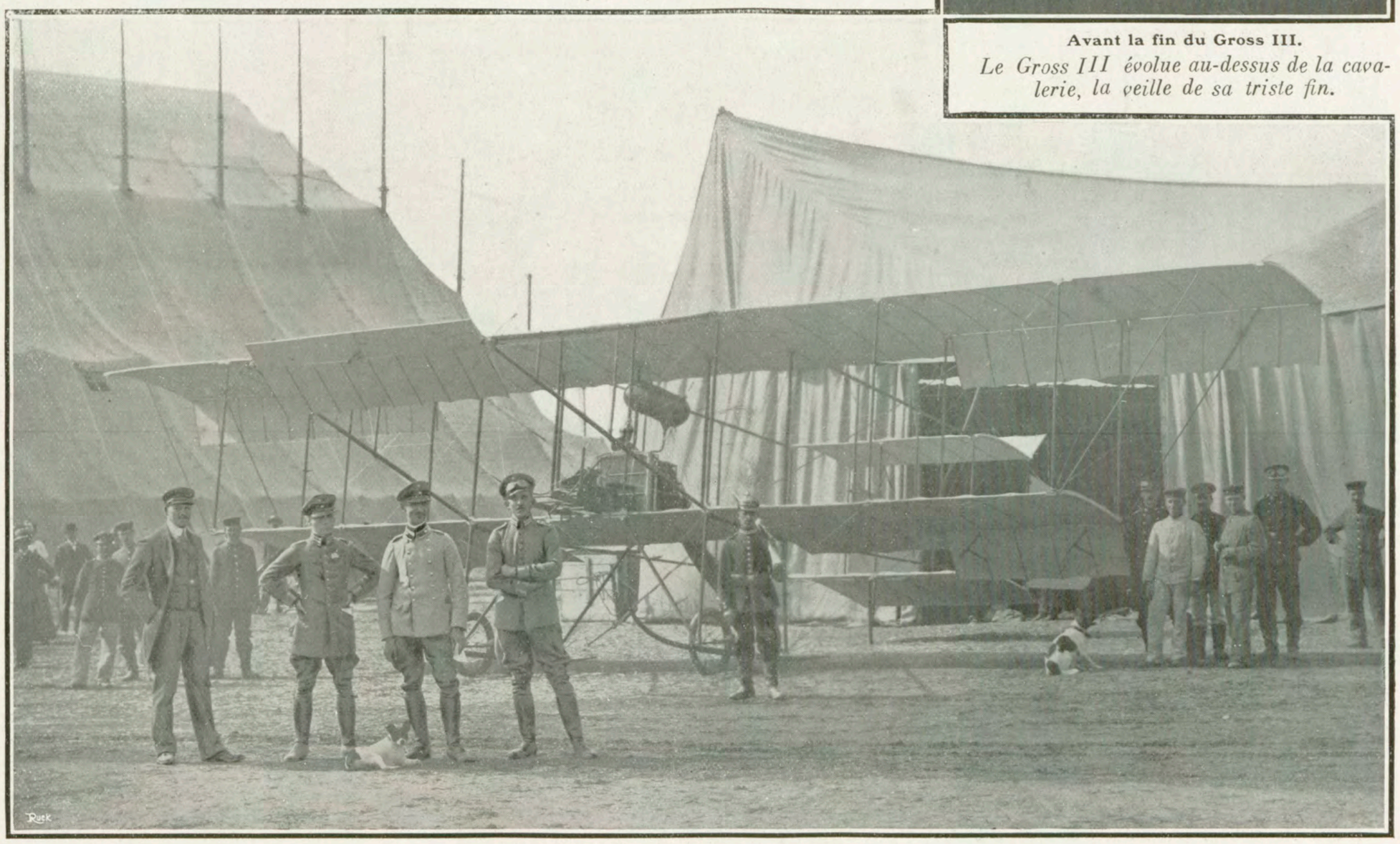
On rentre le dirigeable.

Les Allemands sont toujours très confiants dans les dirigeables et pourtant aux manœuvres, le Gross nº III vient d'être détruit par le feu.



Avant la fin du Gross III.

Le Gross III évolue au-dessus de la cavalerie, la veille de sa triste fin.

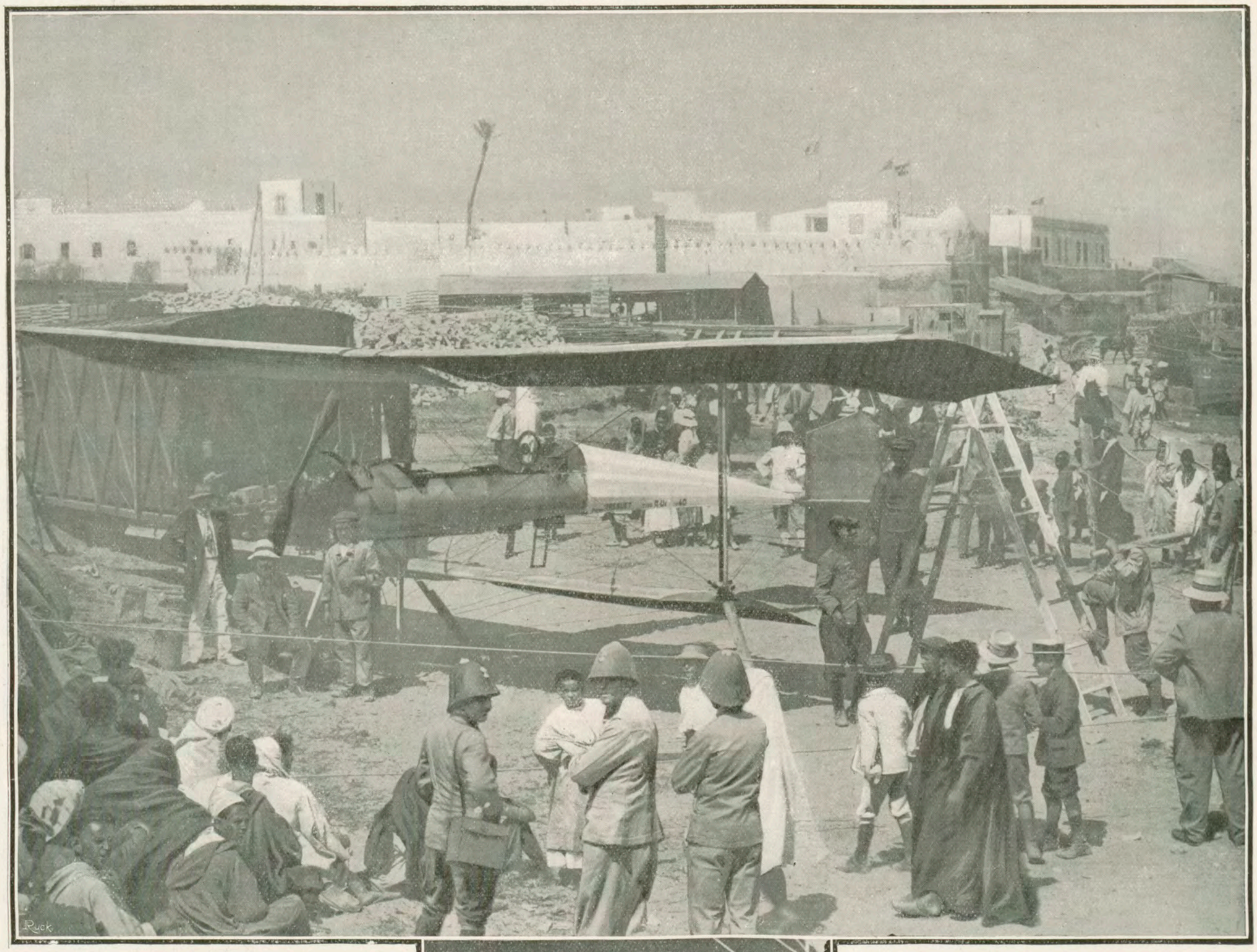


Le biplan du lieutenant Jeski.

Les aéroplanes ne rendent pas encore de signalés services à nos voisins. Leur flotte aérienne ne saurait être comparée à la nôtre, surtout lorsqu'on songe à la valeur de nos pilotes militaires et civils. Notre photographie représente le biplan du lieutenant Jeski. On remarquera à gauche le hangar des dirigeables et au milieu, les tentes où sont abrités les aéroplanes.

LE SOLDAT BRÉGI AU MAROC

Le sapeur-aviateur Brégi est parti au Maroc où il doit faire des voyages d'exploration utiles à l'armée. Il nous a envoyé la lettre suivante où il raconte aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* ses premiers vols.



Le montage du biplan

Le 13 septembre, Brégi effectuait l'étape Casablanca-Rabat au milieu d'un enthousiasme indescriptible. Les indigènes se prosternaient à terre ou fuyaient épouvan-

J'AI profondément regretté de ne pouvoir prendre part aux grandes manœuvres aériennes, où j'aurais tâché de rivaliser avec mes excellents camarades. Mais il me fallait partir au Maroc, j'ai laissé à mon ami Moineau le soin de représenter dignement la flottille Bréguet.

Vous dire l'étonnement des indigènes à la vue de mon oiseau, est chose impossible à décrire. Lorsque mes mécaniciens procédaient à leur travail, tous les Marocains nous entouraient, et nous étions obligés de les maintenir à l'aide de cordes sans quoi nous n'aurions jamais pu arriver à monter l'appareil.

Je ne vous dirai pas la fierté que je ressentais à représenter la France dans ce lointain pays et à être le premier aviateur à y quitter le sol, dans une envolée destinée à prouver aux Marocains que nous sommes vraiment un peuple diabolique, ayant des relations très intimes avec le ciel. J'avoue que cet espoir fut réalisé au-delà de toute idée. Lors de mon premier vol d'essai, les Marocains se prosternaient à terre, prononçant des prières à ma vue. Je n'étais plus le simple sapeur que j'étais au départ!

Une fois que je me rendis compte que tout marchait bien, je me préparai à partir pour

Henri Brégi.

L'excellent pilote qui fait en ce moment son service militaire, est parti en mission au Maroc.

d'Henri Brégi.

tés Le 15. Brégi repartait mais le mauvais temps l'arrêtait et ce n'est que le 16 qu'il arrivait à Fez. Dét. tech. : biplan Bréguet, magnéto Bosch.

mon voyage d'exploration dans lequel j'étais accompagné, comme passager, par un envoyé spécial de votre confrère le *Petit Journal*.

Au milieu d'une foule incalculable et vraiment pittoresque, je pris un départ que je tâchai de rendre impressionnant, je piquai droit vers le ciel et je partis. Notre voyage comportait le trajet Casablanca-Rabat-Fez. Et je tenais à prouver que ceux qui, il y a quelques mois, lorsque la France entière attendait avec anxiété des nouvelles de nos troupes au Maroc, niaient l'utilité de l'aviation, se trompaient étrangement.

Le premier jour, nous allions de Casablanca à Rabat, sans incident, après un parcours souvent rendu difficile par les remous qu'on rencontre dans ces contrées. C'est de Rabat que je vous adresse cette première relation de mon raid. J'espère réussir et vous envoyer à nouveau une lettre plus complète de mon voyage qui deviendra de plus en plus intéressant à mesure que j'avancerai dans les terres. Puisse le sort m'être favorable et me permettre de montrer aux Marocains qu'ils peuvent avoir confiance dans la France!

HENRI BRÉGI.

JE BATS LES RECORDS FÉMININS

Par l'aviatrice HÉLÈNE DUTRIEU

Hélène Dutrieu au départ.

Dans une tentative pour la Coupe Femina, Hélène Dutrieu, la courageuse et habile aviatrice, vient, avant de partir pour l'Amérique, de battre les records féminins qu'elle détenait déjà. Détails techniques : biplan Henry Farman, hélice Chauvière.

DEVANT partir le 16 septembre pour l'Amérique où je disputerai, au meeting de New-York, un match d'aéroplanes, contre la seule pilote américaine brevetée, Miss Quimby, je voulais faire une tentative pour la Coupe Femina. Certes, j'aurais pu attendre le beau temps : je n'en avais pas le loisir.

Et, le 12 septembre au matin, Henry Farman faisait sortir mon petit biplan de course. J'aurais pu faire du 100 à l'heure, mais le vent soufflait perfidement et retardait ma marche m'obligeant à voler à 84 de moyenne. Il m'envoyait une abondance de remous telle que le long de la voie Romaine, mon appareil était complètement de trois-quarts. J'étais prise de côté, je louvoyais, mon gouvernail avait beau être poussé à fond à gauche, j'étais absolument à droite. Et ce n'était pas tout. Lorsque les cuisants rayons du soleil se montrèrent, ils entrèrent en lutte avec la rosée qui inondait le sol. Résultat : mon biplan semblait une véritable coquille de noix faisant des bonds de 20 mètres.

Je vous assure que je n'étais pas plus fière que cela. Mais, que voulez-vous ! Je n'avais que le temps de faire emballer mon appareil pour prendre le paquebot en hâte, c'était ce jour-là que je devais réussir ou remettre une autre tentative à beaucoup plus tard. Pourtant j'avais parfois des moments de découragement et je voulais descendre. Dieu merci ! je ne mis pas mon projet à éxécution et je continuai.

Tout à coup, j'entends un fracas épouvantable dans mon dos. Que s'est-il produit ? Certainement je vais m'écraser à terre. Et je ne sais pas, je ne puis voir ce qui se passe. Sur mon biplan, le pilote est très à l'avant, absolument isolé des plans, il ne peut savoir exactement s'il est suivi ou non par le reste de l'appareil. Durant tout un tour, je me tirais le cou dans tous les sens afin de me rendre compte du drame qui allait se produire. J'étais convaincue que cela n'allait pas durer longtemps et que tout à l'heure je fournirais peut-être la seconde victime féminine de l'aviation. A l'extrémité du terrain, nouveau craquement sinistre, mais plus sourd cette fois, aussi tragique cependant. Qu'est-ce que cela peut être ? Vraiment c'est à devenir folle ! La prudence me recommande d'atterrir, mais si je descends, c'est fini avec les records. Bast ! Qui vivra verra ! Je continue mon tour, je le termine et j'ai alors la clef de l'énigme troublante qui vient de me donner une si forte émotion. Des soldats sont là qui font la petite guerre et ce sont les crépitements des fusils, le bruit des canons qui m'ont fait croire que le vent faisait céder mon appareil. Ah ! le beau soupir de soulagement que je poussai alors.

Henry Farman m'apprend par des signes que j'ai battu les records féminins de distance et de durée que je détenais déjà. Je tourne longtemps encore et descends enfin avec la conscience du devoir accompli.

HÉLÈNE DUTRIEU.

Henry Farman donne des conseils.

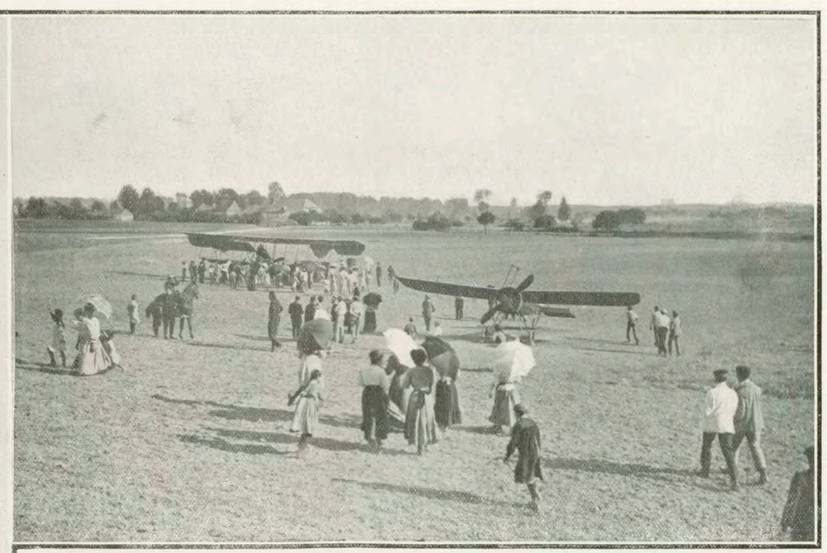
Hélène Dutrieu a couvert, malgré le vent violent et les remous, 230 kilomètres en 2 h. 45, nouveaux records féminins.

Photographies de notre envoyé spécial.

LE TRIOMPHE DE L'AVIATION AUX GRANDES MANŒUVRES

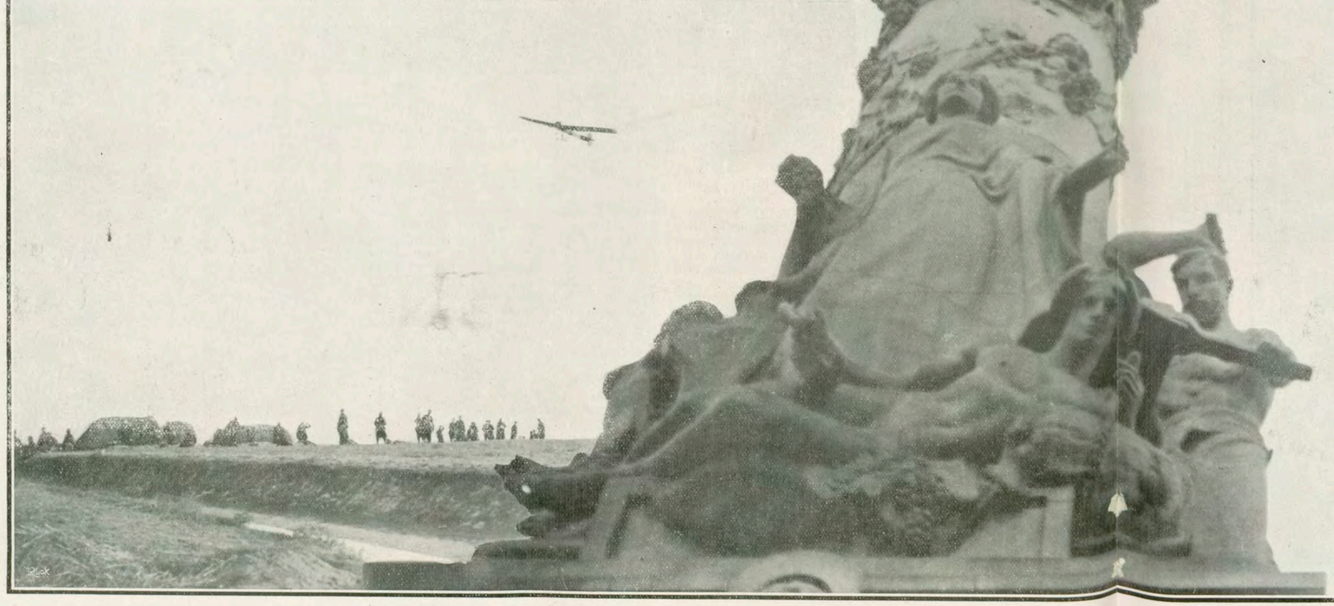
La bataille.

Les grandes manœuvres de 1911 ont montré surtout les progrès accomplis en moins d'un an par l'aviation, et prouvé les avantages que l'armée dotée de la meilleure flotte aérienne pourrait tirer de la quatrième arme.



Kimmerling atterrit à Novy.

L'excellent pilote Kimmerling s'est fait remarquer aux manœuvres par son habileté et la netteté de ses observations Il a été décoré de la Légion d'Honneur pour le brio dont il fit preuve.



Schlumberger au-dessus des troupes.

Jamais nos aviateurs civils et militaires ne firent preuve d'autant de courage et de plus de valeur. Ils firent assaut de virtuosité et de précision, malgré le temps inclément. Ils méritaient bien les récompenses que le gouvernement accorda à Aubrun, Legagneux, Tabuteau, Martinet, Eug. Renaux, Védrines, Loridan, Hélen, Kimmerling, Sommer et Fourny.

L'*Adjudant-Vincenot* passe au-dessus de la statue Drouet d'Erlon à Reims.

En service commandé, le dirigeable l'Adjudant-Vincenot, tout en exécutant les ordres donnés, reste en rapport, au moyen de la télégraphie sans fil, avec Paris et Verdun et tient l'air pendant 13 heures 30, accomplissant le voyage La Motte-Breuil, Rethel, Launois, Verdun, Reims, Soissons, La Motte-Breuil. Il y avait 8 personnes à bord. Détail technique : Hélice intégrale Chauvière.

Roger Sommer et sa remorque à Poix.

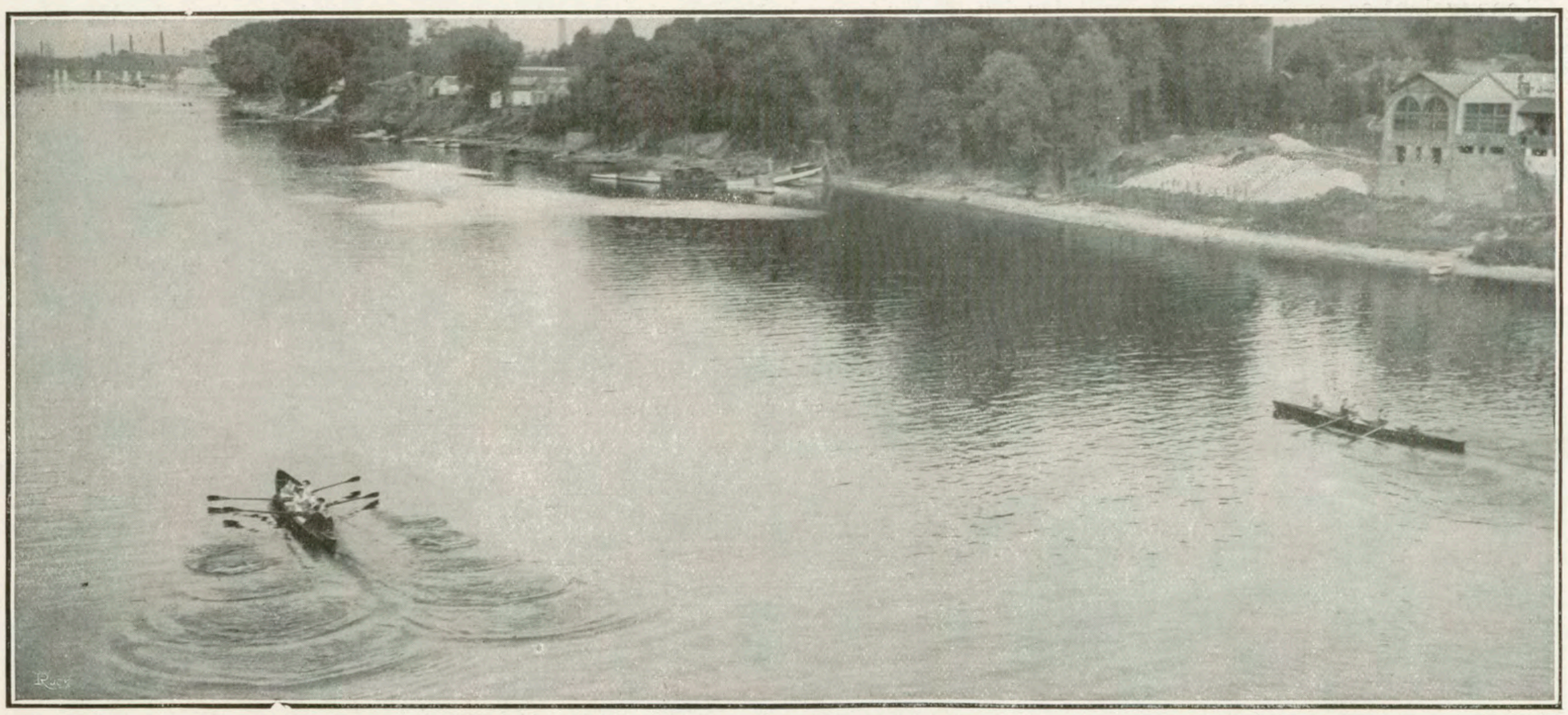
Non seulement les manœuvres aériennes présentèrent un intérêt considérable au point de vue des évolutions des hommes-oiseaux, mais aussi grâce aux dispositifs permettant des installations très rapides pour les soins à donner aux appareils. Les systèmes de Roger Sommer et du capitaine Bellanger surtout furent admirés par les autorités militaires.

LE GRAND PRIX DE L'AÉRO-CLUB

LE DÉPART DES DOUZE CONCURRENTS Plaques Jougla.

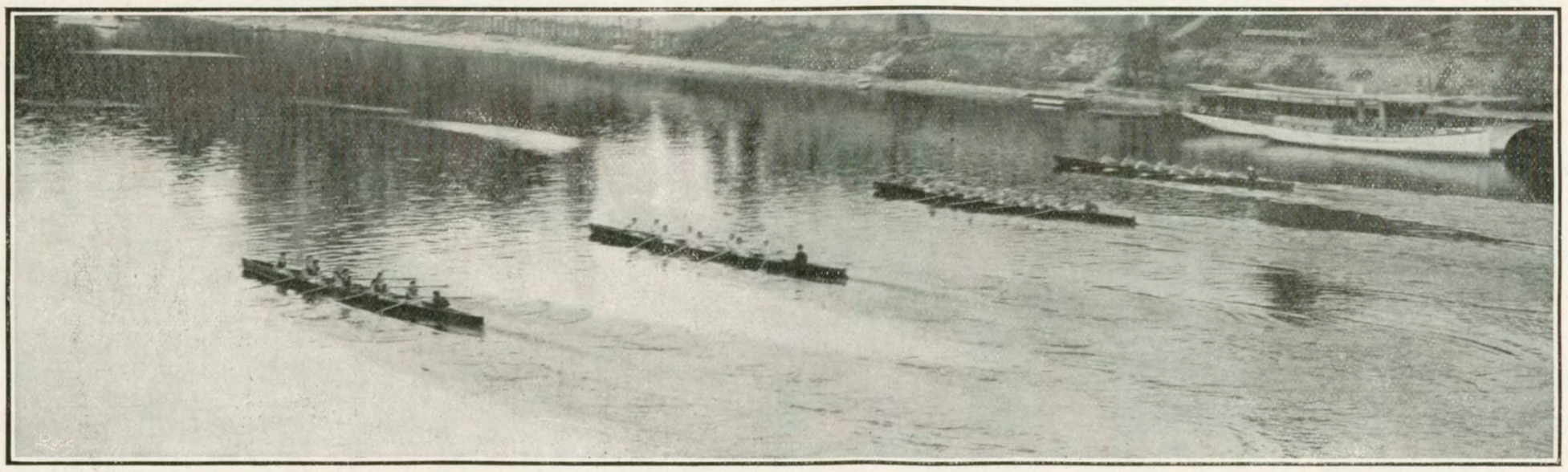
Les départs du 7e Grand Prix de l'Aéro-Club des sphériques ont été donnés dimanche dernier au parc de Saint-Cloud. Voici les divers concurrents : 1. Les Ardennes, *pilote : Vernanchet. — 2.* Nippes II, *A. Clouth. — 3.* Mucheron II, *Jules Dubois. — 4.* Endymion, *Besson-Didion. — 5.* Excelsior, *G. Rwaine, passager G. Blanchet. — 6.* Boule-de-Gomme, *Rumpelmayer. — 7.* Zodiac, *Leloup. — 8.* Etoile, *Bœgler. — 9.* Stella II, *Mme Surcouf — 10.* Puzzles, *Aumont-Thiéville. — 11.* Don Quichotte, *J. Delbecque. — 12.* Hélène, *Pierron.*

LES CHAMPIONNATS D'AVIRON DE LA SEINE



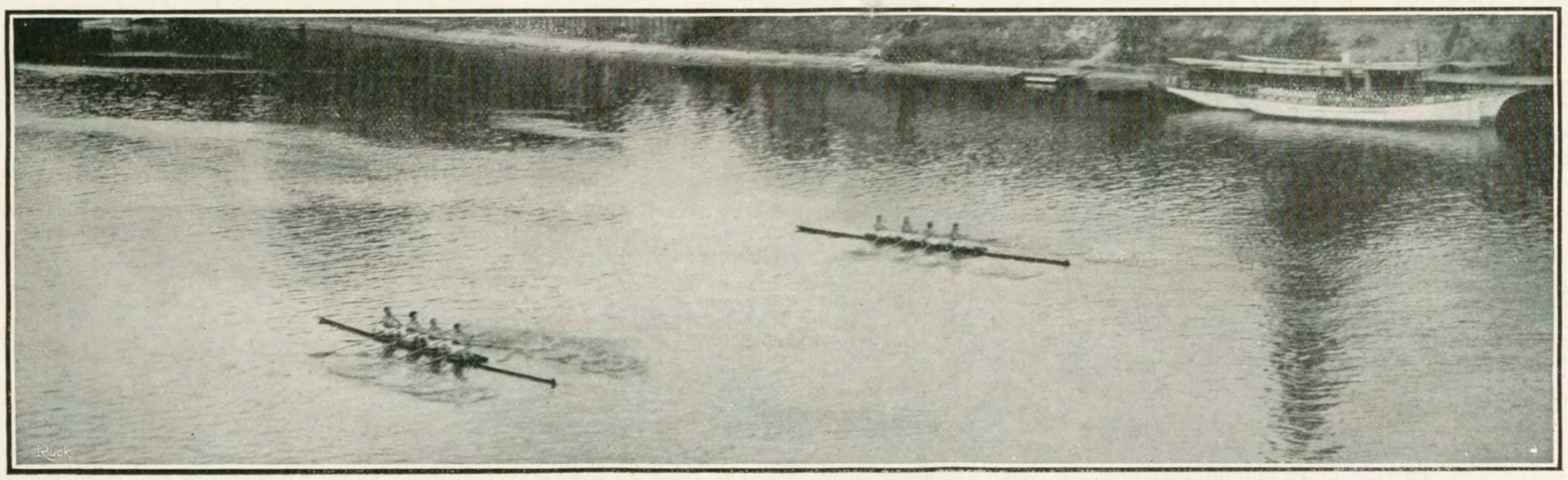
Le Championnat à 4 rameurs débutants.

Deux équipes prirent le départ, le Cercle Nautique de France et le Rowing Club de Paris. La lutte fut acharnée de bout en bout et la victoire ne revint finalement aux rameurs du Cercle Nautique qu'après une défense énergique de leurs adversaires, lesquels succombèrent par 2 longueurs.



Le Championnat à 8 rameurs débutants.

Quatre sociétés prirent le départ dans cette course qui fut la plus jolie de la journée. Pendant 600 mètres, les quatre équipes luttèrent de front, puis, dans un splendide effort, la Société Nautique de la Marne parvenait à prendre deux longueurs qu'elle conservait. Derrière elle, se classaient dans l'ordre : la Basse-Seine, le Cercle Nautique de France et le Rowing-Club de Paris.

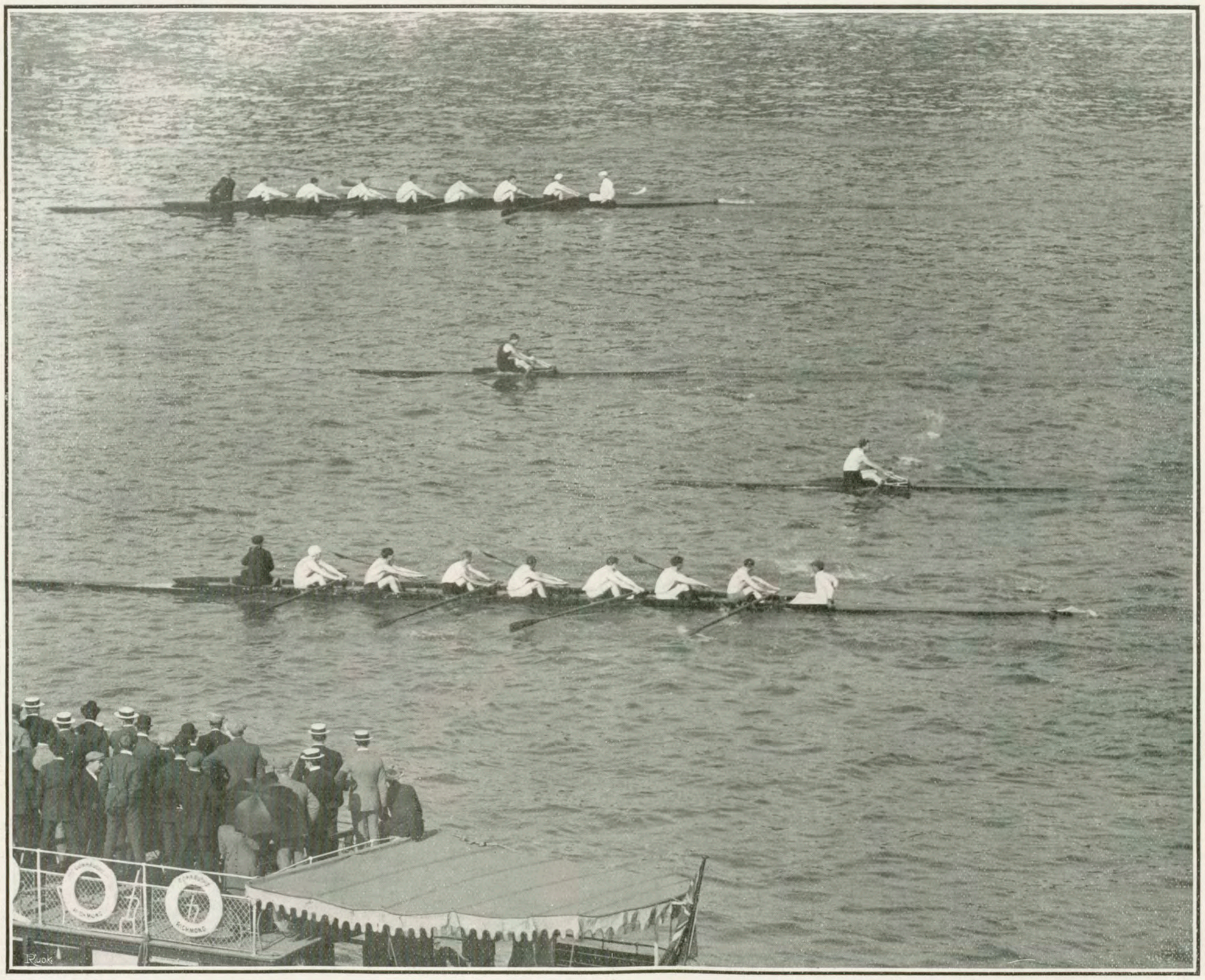


Le Championnat à 4 rameurs de couple.

Le championnat à quatre rameurs de couple mettait en présence la Société Nautique de la Basse-Seine qui triompha difficilement de la Société Nautique de la Marne. L'équipe de la Basse-Seine était composée de Delaplane, Rochesani, Deltour et Massué.

BARRY RESTE CHAMPION D'ANGLETERRE

Renouvelant sa performance de mai dernier, Barry triomphe de l'Australien Fogwell qui convoitait son titre de champion.



Barry prend une longueur d'avance.

Barry ne fut à aucun moment mis en difficulté. Après avoir pris près de six longueurs à son adversaire dans les dix premières minutes, il terminait les 4 milles et demi en 22 m. 4 s., ayant 15 mètres d'avance.

BARRY est décidément invincible; le 11 septembre, sur la Tamise, étant il est vrai dans une forme magnifique, il a triomphé de l'Australien Fogwell avec la plus grande facilité.

Or, beaucoup de sportsmen s'accordent à trouver à Fogwell et à Arnst le champion d'Australie et du monde, vainqueur de Barry sur le Zambèze, à peu près la même valeur. Faut-il en conclure qu'un match-revanche s'impose entre les deux champions.

Beaucoup le pensent et affirment à l'appui de leur thèse que sur la Tamise, grâce à la puissance de sa nage, Barry possède une chance de tout permier ordre.

Il est certain que lors de leur dernière rencontre, Barry était loin d'être à l'apogée de sa forme, de plus, le Zambèze, fleuve à courant relativement rapide, n'était pas fait pour lui faciliter la tâche.

Le match de lundi se disputait de Putney à Mortlake sur une distance de 4 milles et demi.

Les deux rives de la Tamise étaient noires de monde et les deux athlètes comptaient l'un et l'autre de chauds partisans, néanmoins Fogwell l'emportait largement grâce à ses dernières rencontres avec le champion du monde.

Dans les dix premières minutes du parcours, le champion d'Angleterre prend dix longueurs à son adversaire, puis continuant sa course à la victoire de son allure souple et puissante, il augmente progressivement son avantage. Un mille avant l'arrivée, il mène avec près de six longueurs.

Fogwell tente un effort désespéré. Au milieu de l'enthousiasme du public, un duel splendide s'engage entre les deux hommes, mais épuisé par la lutte, le champion australien après avoir repris un peu de son retard, est contraint de s'avouer vaincu. Barry passe la ligne d'arrivée avec 15 mètres d'avance, ayant mis 22 minutes 4 secondes pour couvrir les 4 milles et demi de la distance. Ce temps est d'ailleurs inférieur à ceux qu'il établit dans ses rencontres précédentes.

Déjà, au mois de mai dernier, le champion d'Angleterre avait eu à défendre son titre contre Albany; la rencontre, qui se disputait sur ce même parcours de Putney à Mortlake, fut pour le vainqueur de lundi dernier l'occasion d'une facile victoire.

Le champion d'Angleterre a-t-il vraiment des chances au titre de mondial? son frère W.-A. Barry qui le détint une année en triomphant de G. Towns en 23 m. 23 s. lui semblait supérieur, et pourtant ce même Towns établissait, en 1900 et 1901, des temps très remarquables.

Quant à Arnst, qui a toujours fourni des courses magnifiques, il mit à son actif des temps très supérieurs, 19 m. 52 s. en 1908, 18 m. 14 s. 3 5 en 1909, approchant de près le record détenu par J. Stanbury avec 17 m. 26 s. 1/2.

Que pourra faire Barry contre de si formidables records? Ses performances précédentes n'ont jamais approché de près ni de loin celles de son futur adversaire, mais, comme je le disais plus haut, ramer les 4 milles sur la Tamise, est tout à fait dans ses aptitudes et il se pourrait fort bien que l'Australien ne fût pas du tout apte à l'imiter, habitué qu'il est aux courants rapides.

Et maintenant attendons le match-revanche qui mettra aux prises Arnst et Barry.

JEAN AUGER.

Le Championnat de Catch as catch can

Frank Gotch vient de battre le lion russe, George Hackenschmidt, à Chicago, dans un match où il avait mis son titre en jeu.

Frank Gotch, champion du monde de catch as catch can, vient de remporter un nouveau succès qui a enthousiasmé les Américains, moins sceptiques que nous en matière de lutte. Peut-être ont-ils été moins échaudés! Je le leur souhaite et je les envie. Le bel athlète a facilement eu raison du vieux lion russe, George Hackenschmidt, le *Labor Day*, à Chicago. Ce n'était pas la première fois que les deux hommes se rencontraient.

Le 9 janvier 1906 et le 27 du même mois, le 23 février encore, puis le 3 avril 1908, enfin le 29 avril 1909, Gotch avait déjà triomphé de son adversaire. Certains croyaient que le Russe allait prendre une revanche lors du dernier match et tous étaient convaincus de la sincérité de la rencontre. N'insistons pas!

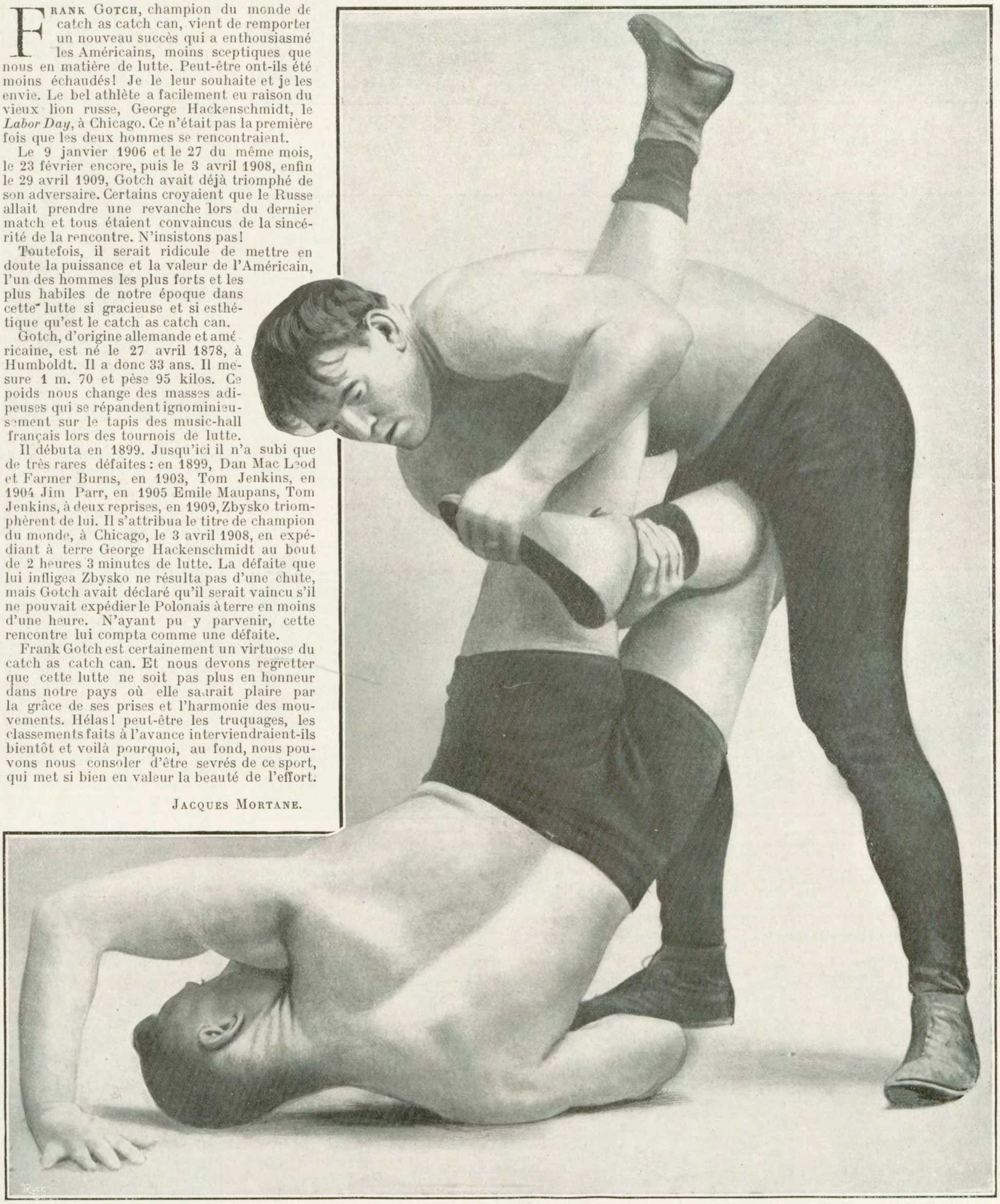
Toutefois, il serait ridicule de mettre en doute la puissance et la valeur de l'Américain, l'un des hommes les plus forts et les plus habiles de notre époque dans cette lutte si gracieuse et si esthétique qu'est le catch as catch can.

Gotch, d'origine allemande et américaine, est né le 27 avril 1878, à Humboldt. Il a donc 33 ans. Il mesure 1 m. 70 et pèse 95 kilos. Ce poids nous change des masses adipeuses qui se répandent ignominieusement sur le tapis des music-hall français lors des tournois de lutte.

Il débuta en 1899. Jusqu'ici il n'a subi que de très rares défaites : en 1899, Dan Mac Leod et Farmer Burns, en 1903, Tom Jenkins, en 1904 Jim Parr, en 1905 Emile Maupans, Tom Jenkins, à deux reprises, en 1909, Zbysko triomphèrent de lui. Il s'attribua le titre de champion du monde, à Chicago, le 3 avril 1908, en expédiant à terre George Hackenschmidt au bout de 2 heures 3 minutes de lutte. La défaite que lui infligea Zbysko ne résulta pas d'une chute, mais Gotch avait déclaré qu'il serait vaincu s'il ne pouvait expédier le Polonais à terre en moins d'une heure. N'ayant pu y parvenir, cette rencontre lui compta comme une défaite.

Frank Gotch est certainement un virtuose du catch as catch can. Et nous devons regretter que cette lutte ne soit pas plus en honneur dans notre pays où elle saurait plaire par la grâce de ses prises et l'harmonie des mouvements. Hélas! peut-être les truquages, les classements faits à l'avance interviendraient-ils bientôt et voilà pourquoi, au fond, nous pouvons nous consoler d'être sevrés de ce sport, qui met si bien en valeur la beauté de l'effort.

JACQUES MORTANE.



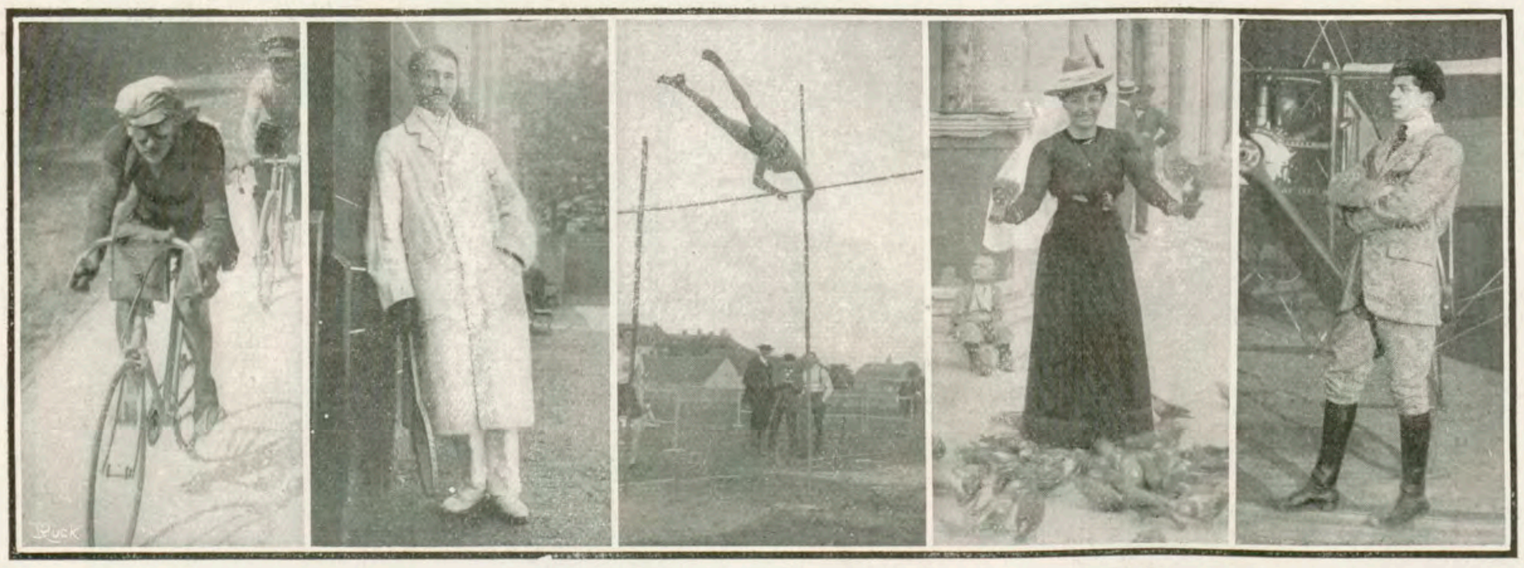
Frank Gotch s'entraîne.

Frank Gotch, champion du monde de catch as catch can à la suite de sa victoire sur Hackenschmidt en 1908, vient de rencontrer à nouveau celui qu'il avait battu et a réussi à le tomber encore.

Les premiers essais de poste aérienne qui ont été faits à Hendon, par Hamel, ont été très goûtés du public anglais, fier des exploits de ses aviateurs.

Afin de récompenser leur dévouement pour l'aviation, le ministre de la Guerre vient de décorer les aviateurs réservistes Aubrun, Tabuteau, Védrines, Legagneux, Martinet, etc.

L'Allemand Braun, qui triompha aux championnats d'Angleterre, bat Bormenghausen, champion du 110 mètres haies, en 16 s. 4/5.



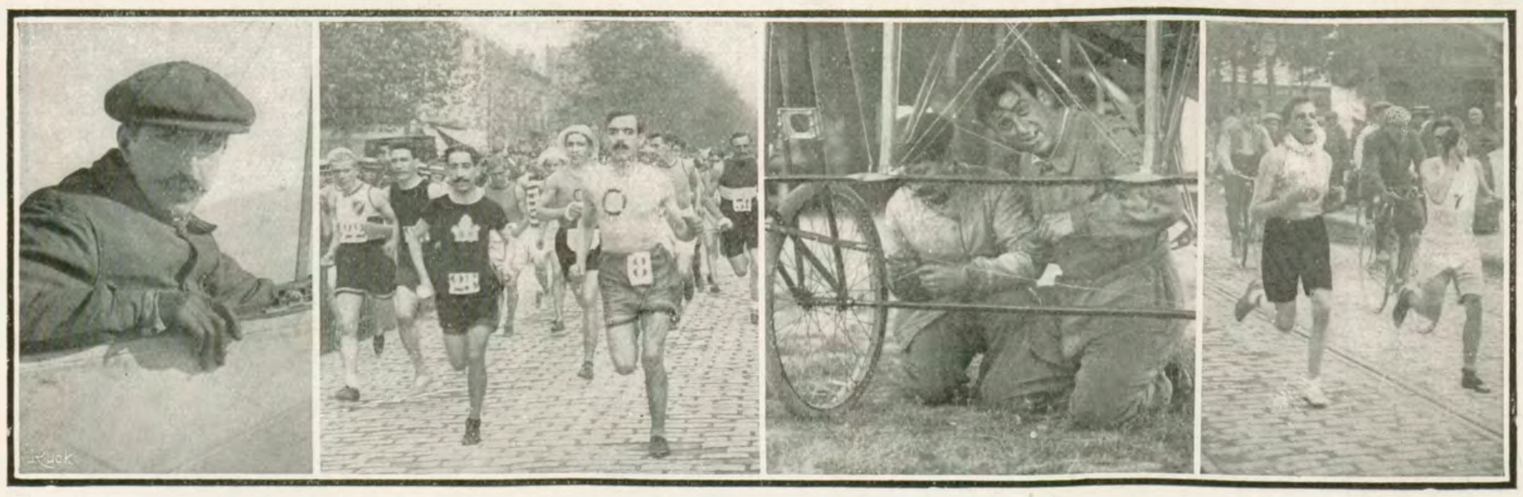
La course cycliste dite des trois villes, Nantes, Rennes, Angers, Nantes, a été gagnée par Guegen.

Dans le Championnat de Tennis de Dinard, single, M. R. Vallet a triomphé de M. Powell.

Pasemann, champion d'Allemagne et d'Angleterre de saut à la perche, passe 3 m. 20.

Mlle Marie Marvingt charme les pigeons de Venise, au cours d'une croisière dans l'Adriatique.

L'aviateur italien Dal Mistro qui a dû abandonner dans Bologne-Venise.



L'aviateur Hubert, qui participait aux essais de poste aérienne à Hendon, tombe et se blesse légèrement.

Le Marathon de la F. C. A. F. a été gagné par Leclercq devant Neyunck et Bonvicini. Le challenge est revenu au Club Athétique du IVe arrondissement. après une très belle course.

Après plusieurs tentatives infructueuses pour retrouver sa forme d'antan, Jacquelin a décidé de se consacrer à l'aviation. Il travaille à l'École Blériot, d'Étampes.

Le Circuit de la Marne est revenu à Longchal, qui a mis 2 h. 7 m. pour couvrir les 32 kilomètres. Derrière lui, Moulen et Lombardi.

Principaux Résultats techniques du 11 au 17 Septembre

AÉRONAUTIQUE

MARDI 12 SEPTEMBRE. — Mourmelon. — Mlle Hélène Dutrieu s'attribue la Coupe Femina, volant 230 kilomètres en 2 h. 4'.

JEUDI 14 SEPTEMBRE. — Verdun. — Le dirigeable *Adjudant-Vincenot* tient l'air pendant 13 h. 30

VENDREDI 15 SEPTEMBRE — Verdun. — L'aviateur-constructeur Nieuport fait une chute mortelle en atterrissant.

ATHLÉTISME

LUNDI 11 SEPTEMBRE. — Boxe — Sydney. — Jack Lester, poulain de Tommy Burns bat Bill Lang, en 20 rounds aux points.

Londres. — Young Nipper bat Sid Burns qui abandonne au 17e round.

SAMEDI 16 SEPTEMBRE. — Aviron — Perreux. — Championnat indépendants. — Un rameur de promenade. — 1. Forestier; 2. Vigneretles.

Vétérans. — 1. Perrault; 2. Viot. — 1 rameur sans barreur. — 1re série gagnée par Forestier; 2e série gagnée par Jacob.

Asnières. — 49e Championnat de la Seine a un rameur. — Vétérans. — 1. Rochessani; 2. Schenutz. — Deux rameurs de couple. — 1. Delaplane-Rochessani; 2. Carton-Orodersky. — Quatre rameurs débutants. — 1. Club Nautique de France; 2 Rowing Club de Paris.

49e Championnat de la Seine. — 1. Delaplane; 2. Barrelet; 3. Deltour.

Course à pied. — Colombes. — 3.000 mètres handicap. — 1. Carrez en 9 m. 9 s. 4/5; 2. Bourgoin.

150 mètres handicap. — 1. Cescinemmi, en 16 s. 1/5; 2. Chauffaille — Tentative de record du mille par Arnaud qui couvre les 1609 mètres en 4 m. 30 s.

CYCLISME

DIMANCHE 16 SEPTEMBRE — Parc des Princes. — *Course de primes.* — 1. Ketjeh, 2 Charron jeune; 3. Palutras

1.500 mètres handicap. 1. Polledri; 2. Fournous; 3. Martin.

Prix des Abonnés, 2 000 mètres. — 1. Fournous; 2. Didot; 3 Rudi-Russe.

Course de 100 kilomètres derrière motocyclette. — 1. Sérès, en 1 h. 19 m.; 2 Darragon a 2 tours; 3 Bouhours.

HIPPISME

MERCREDI 13 SEPTEMBRE — Chantilly. — *Prix Vermouth* (2 400 mètres, 10.000 francs). — 1. Assouan II (J. Jennings) à M. Edmond Blanc; 2. Carlopolis; 3. Renard Bleu. — P. M. gag. 35 fr. 50; pl., 23 francs, 17 fr. 50.

DIMANCHE 17 SEPTEMBRE — Longchamp. — *Prix de Sablonville,* (1.100 mètres, 10.000 francs). — 1. Le Quart d'Heure (Sérès), au baron de Rothschild; 2. Veglione; 3. Gloria II. — P. M : gag., 20 fr. 50; pl., 13 francs, 37 fr. 50, 18 francs.

Prix Royal Oak (3.000 mètres, 50 000 francs). — 1. Combourg (J. Reiff), à M. Jay-Gould; 2. Alcantara II; 3 La Bohême II. — P. M. : gag., 33 francs; pl., 13 fr. 50, 15 fr. 50, 39 francs

Omnium (handicap, 2 400 mètres, 25 000 francs), 1. Tripolette (J. Reiff), au comte de Boigelin; 2 Coppelia; 3. Laghet. — P. M. : gag., 36 francs; pl., 17 fr. 50, 23 fr. 50, 26 francs.

LE MONDE ET LES SPORTS

ENFIN, voilà un abus qui cesse! Depuis déjà de longs mois, les automobilistes qui traversaient Orange, étaient contraints de payer 0 fr. 10 pour consommation d'essence dans la traversée de la ville.

Heureusement, M. Lacour député et maire, vient de mettre bon ordre à cette iniquité! Chauffeurs, mes amis, pour une fois, l'on veut bien vous donner raison, mais surtout ne vous y habituez pas.

PASCAL, qui fit dernièrement une tentative pour s'attribuer la Coupe Michelin et réussit à couvrir 832 kil. 840, montait un monoplan Deperdussin.

VOICI qui va faire plaisir à tous les amateurs du sport cycliste Petit Breton, le héros des Tours de France 1908 et 1909, a quitté Perigueux où il tenait une maison de cycles et d'automobiles pour venir s'établir à Paris. L'amour des courses a repris le dessus, pour notre plus grand plaisir à tous qui savons ce que vaut l'homme qui reste l'un des maîtres incontestés parmi les routiers modernes.

Souhaitons enfin que la malechance qui s'acharne après Petit Breton l'abandonne un peu et nous assisterons bientôt à la victoire qu'il mérite depuis si longtemps.

SI, comme je viens de le dire, les arbitres anglais font preuve très souvent d'une ignorance absolue de la boxe, les pasteurs méthodistes, par compensation, sont gens très ferrés, sur toutes les choses qui touchent au noble art! Nous avions déjà eu un révérend, dont le nom m'échappe, qui n'avait pas craint d'affronter le ring et, digne successeur de Bendigo, rossait ses contemporains, avec âme et componction. Nous avons aujourd'hui toute une kyrielle de braves ecclésiastiques qui prétendent s'opposer au match Johnson-Wells, ce en quoi ils font preuve de compétence, car il est certain que ce n'est pas au nom des lois de Dieu qu'ils fulminent, mais bien parce que la rencontre leur semble ridicule! Et comment en serait-il autrement? Johnson est tellement peu inquiet sur l'issue de son match que son entraînement est des plus rudimentaires! Il boxe un jour à Magic City, avec les poids légers et bantams, le lendemain il oublie de venir, le troisième jour, il est malade! Les pasteurs méthodistes en veulent pour leur argent, voilà tout.

DÉCIDÉMENT les boxeurs français n'ont pas de chance en Angleterre, Gaillard et Hubert Roc viennent encore d'en faire la triste expérience à leurs dépens.

Gaillard, qui avait fait au moins match nul contre Young Kennedy, fut déclaré battu au grand scandale, il faut le dire, des spectateurs.

Quant à la décision donnant la victoire à Young Johnson au détriment de Roc, elle est au-dessous de tout commentaire et absolument incompréhensible, le Français ayant dominé son adversaire de bout en bout.

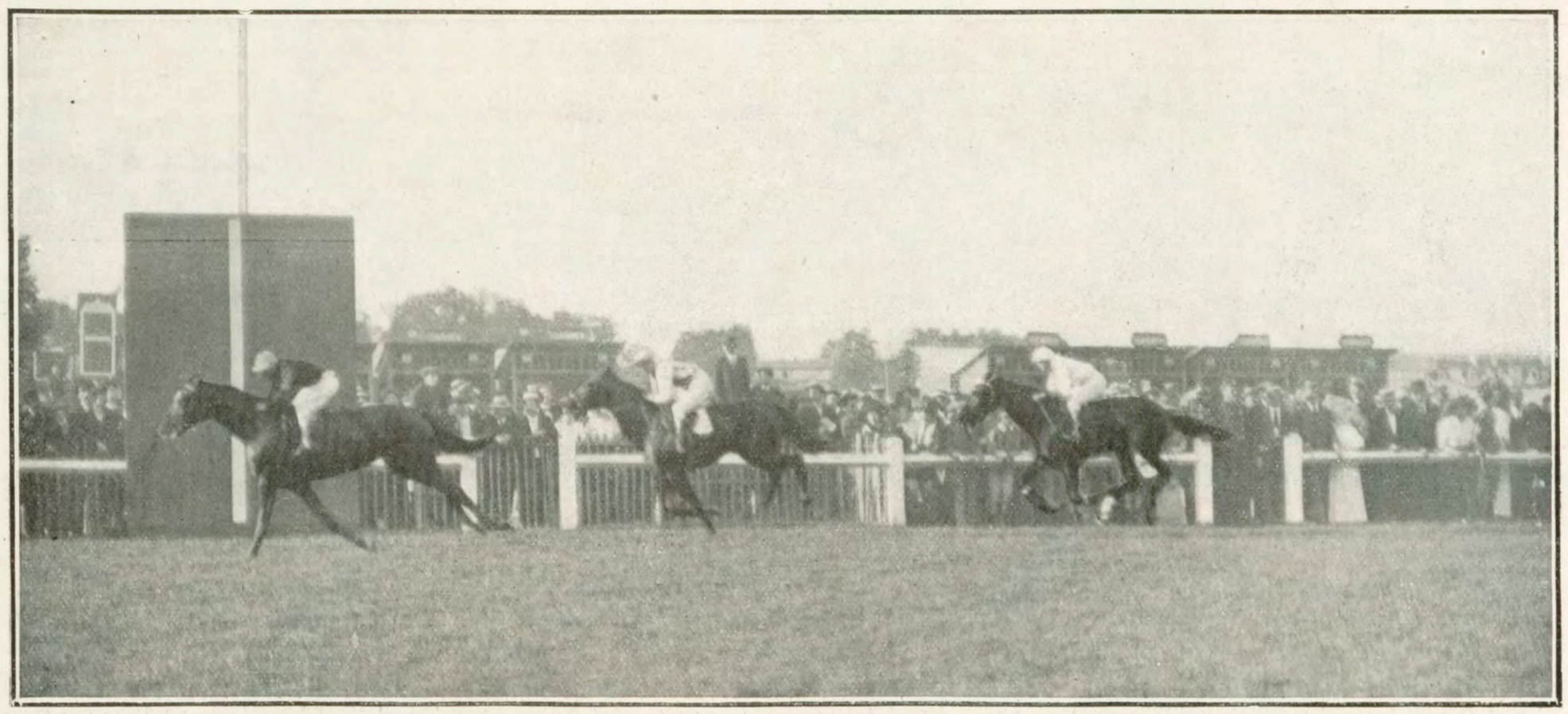
UNE rumeur sinistre circule dans le monde des nageurs! Bébé Lavogade, un des héros des courses de longue haleine, va renoncer à Neptune, à ses pompes et à ses œuvres, pour se consacrer au café-concert.

CE QU'IL FAUT LIRE

La Boxe, par Jacques Mortane, en vente au prix de 6 francs. Librairie Pierre Lafitte et Cie.

Je sais tout du mois d'octobre est en vente au prix de 1 franc. Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP



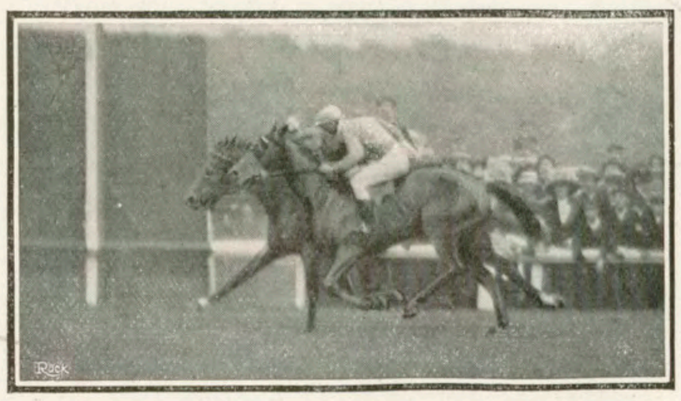
L'arrivée du Prix Vermouth (2.400 mètres, 10.000 francs). — Chantilly, 13 septembre.

Dès le départ, Carlopolis mène un train très vite suivi de Renard Bleu ; dans la ligne droite, le poulain de M. G. Rivière tentait un effort qui restait infructueux. Assouan II, qui s'était contenté de suivre jusque là en troisième position, arrivait en dehors et prenait facilement l'avantage.

La réouverture de Longchamp est l'événement attendu par tous les sportsmen qui désirent rentrer à Paris. Cette solennité a présenté un intérêt exceptionnel, grâce à l'Omnium et au Prix Royal Oak.

La réouverture de Longchamp a été inaugurée par quelques résultats intéressants : et tout d'abord par celui du prix Royal Oak, où Combourg a battu Alcantara II d'une courte tête. La course a été en fait, dans une certaine mesure, ce qu'elle doit être théoriquement, c'est-à-dire la contre épreuve du Grand Prix. On a regretté l'absence d'As d'Atout. La victoire très discutable, très discutée, qu'il a remportée sur Combourg était, plus que toute autre, sujette à revision. Mais nous avons eu, avec Combourg et Alcantara II, ce qui était pour le moins aussi intéressant. Le gagnant du Derby de cette année, qui venait comme celui de 1906, Maintenon, chercher la réhabilitation de son échec radical du Grand Prix, a été moins heureux que son devancier. La réhabilitation n'a été que partielle. Il a prouvé, en finissant à une tête de Combourg, qu'il n'était pas à sa place dans le Grand Prix : on en était déjà, par avance, moralement certain. Peut-être, les rôles eussent-ils été intervertis sans l'incident qui a marqué la fin du parcours. C'est Alcantara II qui, régulièrement, aurait gagné de justesse. Aussi, de toute manière, ce qui semblerait à première vue résulter de la rencontre, c'est que les deux rivaux entre lesquels il y avait une différence si sensible sur 2.400 mètres, à Chantilly, seraient, sur 3.200 mètres, à peu près équivalents.

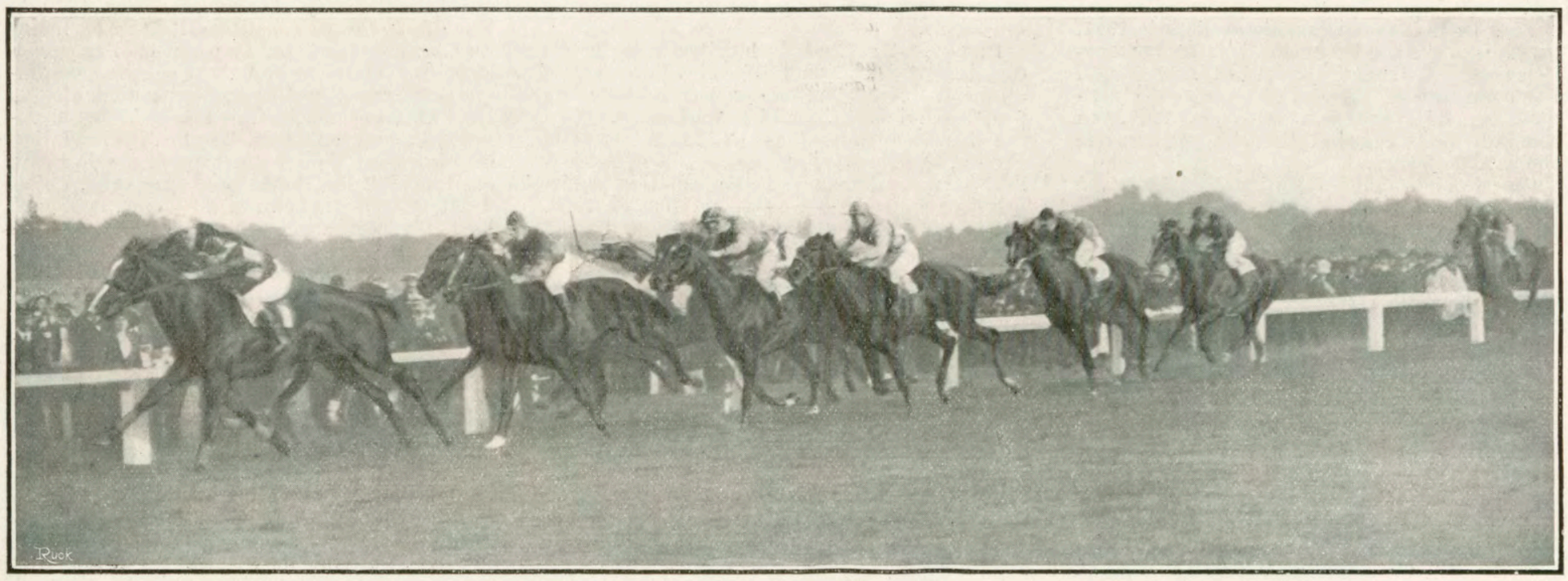
Est-ce bien exact? Combourg était complètement fini dans les cent derniers mètres. Toujours courageux, il a montré son extrême limite. Peut-on en dire autant d'Alcantara II ? Je ne le crois pas. Le fils de Perth n'a jamais donné sa mesure qu'en allant en avant. On ne peut



Combourg Alcantara II

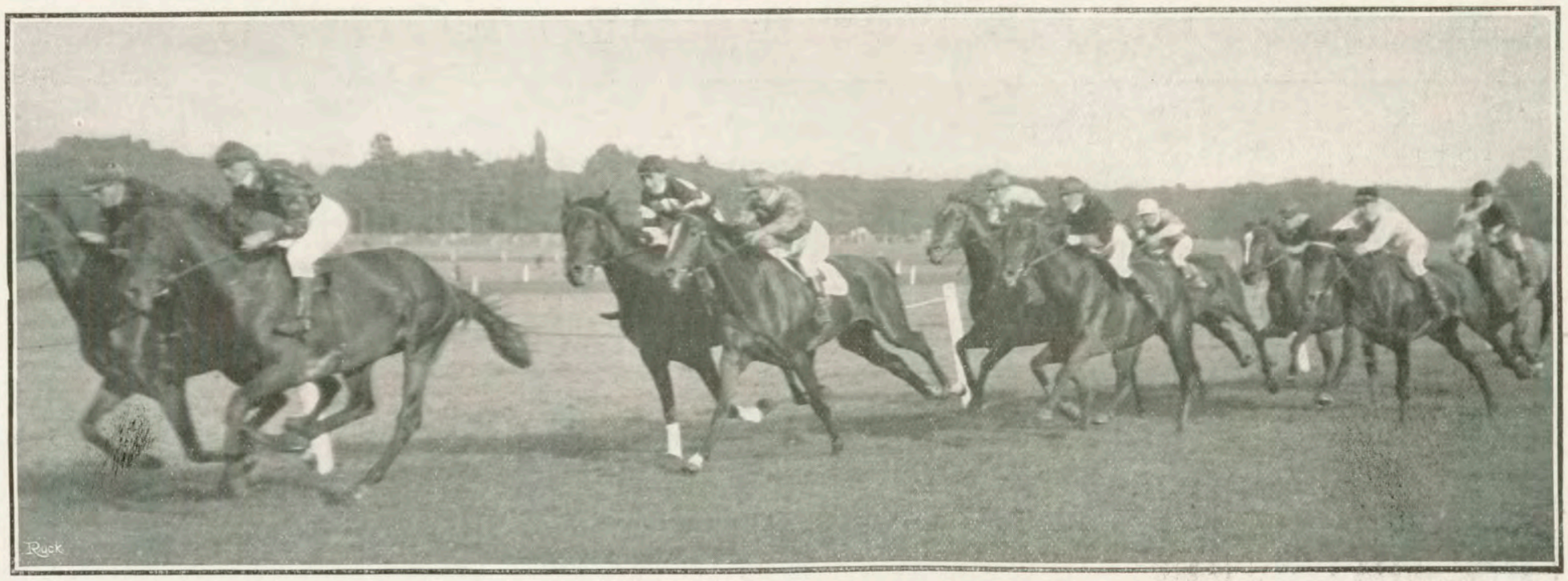
Le Prix Royal Oak (3.000 mètres, 50.000 francs). — Longchamp, 17 septembre.

Combourg et Alcantara II se détachaient dans la ligne droite et Alcantara ne succombait que d'une courte tête.



L'Omnium (handicap 2.400 mètres, 25.000 francs). — Longchamp, 17 septembre.

Au départ, Clérambault prenait la tête devant Cham, Ladior, Templier III et Tripolette et jusqu'à l'entrée de la ligne droite, les chevaux restaient dans cet ordre. Tripolette se détachait avec la plus grande facilité. Coppélia et Laghet se plaçaient derrière dans l'ordre.



Vallouise Ibis IV La Barbe Ardoise La Bérézina La Gosse Morène Riposata Drangiane Magicienne

Le Prix de La Celle Saint-Cloud (2.000 mètres, 5.000 francs). — Longchamp, 17 septembre.

Au départ, le groupe de tête formé de Vallouise, Ibis IV, Magicienne, La Gosse et La Barbe partait devant La Bérézina. Au tournant, le peloton se resserrait et à l'entrée de la ligne droite, la pouliche de M. James Hennessy produisait son effort. Devant les première tribunes, elle avait course gagnée. Derrière elle se plaçaient Magicienne et Riposata.

pas dire qu'il répugne à l'appel; il se livre et s'emploie avec toute l'ardeur désirable, mais il a toujours montré une profonde aversion pour la lutte corps à corps. On a pu en faire la constatation dans le Prix Hocquart et dans la Poule d'Essai. Entre la course folle en avant qu'il a faite dans le Grand Prix et la course d'attente à laquelle on est revenu malgré de fâcheux précédents, n'y avait-il pas un moyen terme? Détaché devant Combourg, peut-être ne se fut-il jamais laissé approcher. A côté de lui, il s'est, je crois, défendu mollement. Combourg, je le répète, était fini, il avait usé toutes ses ressources, et lui non. Je suis en somme, très tenté de croire que même sur 3.000 mètres, la supériorité d'Alcantara II sur Combourg est assez sensible.

Le résultat du Royal Oak de cette année rappelle par certains points celui de l'an dernier. Le gagnant de 1910, Reinhart avait comme Combourg, fini second dans le Grand Prix, et une pouliche, La Bohème II, prend la place qu'occupait l'année précédente La Française. Les pouliches se comportent généralement bien dans cette course. Il eut été intéressant d'y voir Tripolette. L'excellente pouliche eut sans doute approché les deux premières de beaucoup plus près que La Bohème. Sa victoire dans l'Omnium a été vraiment impressionnante. Elle va toujours s'améliorant. Où ses progrès s'arrêteront-ils? Nous le verrons dans le Prix du Conseil Municipal.

Le Royal Oak et l'Omnium furent réguliers au-delà de toute espérance. Que pouvait-on demander de plus ?

STUART.

Notes financières

IL est intéressant de constater que les incertitudes de la situation politique extérieure n'ont pas nui à notre activité économique intérieure, si l'on en juge du moins par ce critérium généralement admis en pareil cas, qui est le rendement des impôts et revenus indirects : il s'est élevé, pour le mois d'août dernier à la somme de 275.499.300 francs.

Par rapport aux évaluations budgétaires, ces chiffres accusent une plus-value de 19.181.025 francs, et par comparaison avec les recouvrements effectués pendant la période correspondante de 1910, une augmentation de 27.768.300 francs.

Pour les huit premiers mois de l'année 1911, les plus-values sur les évaluations budgétaires s'élèvent à la somme de 294.616.200 francs. Par comparaison avec les recouvrements pendant les huit premiers mois de 1910, on constate une augmentation de recettes de 358.947.500 francs.

Ces derniers chiffres sont particulièrement éloquents. Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer, en effet, devant un résultat analogue, qu'ils montrent, indépendamment d'une situation prospère, que les évaluations d'après lesquelles nos budgets sont conçus, sont établies avec sagesse et prudence.

La Banque de France vient de prendre une initiative qui mettra un nouvel instrument de crédit à la disposition du monde des affaires. Il s'agit du *chèque barré* — en usage depuis longtemps dans d'autres pays, et notamment en Angleterre, où il rend de grands services — qui était jusqu'ici à peu près inusité en France.

Le chèque barré porte deux barres transversales. Le passage suivant de la Circulaire adressée par M. Pallain, Gouverneur de la *Banque de France* aux directeurs des succursales, explique son fonctionnement:

« Nous pensons que le moment est venu pour la Banque, en attendant que le Parlement ait statué sur la proposition dont il est actuellement saisi au sujet de la réglementation de cette sorte de chèques, de mettre à la disposition de ceux de nos clients qui nous en feraient la demande des carnets de chèques dont chaque formule seraient barrée et revêtue de la mention explicative suivante généralement usitée : D'ordre exprès du tireur, le présent chèque ne pourra être payé qu'à un banquier ou à un officier ministériel. »

On voit les garanties que ce mode de règlement offre contre les risques de paiement à un porteur de mauvaise foi. La Banque espère aider ainsi au développement de l'emploi du chèque dans les règlements et diminuer par suite le nombre des paiements en espèces qui présentent souvent tant d'inconvénients et de dangers pour celui qui paie comme pour celui qui reçoit.

Il convient surtout de féliciter notre grand établissement national d'avoir fait preuve d'initiative en n'attendant pas le vote du projet de loi dont est saisi le Parlement.

Puisque nous parlons de la Banque de France, signalons qu'un groupe de députés à l'intention de demander la dénonciation de son privilège pour l'année 1912, au lieu de 1920, date normale de son expiration. Ils se basent sur un article de la convention signée en 1897 avec l'Etat, article aux termes duquel le privilège pourrait être révoqué en 1912, en cas d'insuffisance notoire ou d'incapacité de la Banque. Nous n'avons pas à juger les mobiles auxquels obéissent ces représentants. Mais il est en vérité difficile de soutenir que la Banque ait fait preuve d'incapacité ou d'insuffisance. Il suffit de constater sa situation : Le montant des billets de banque s'élève à 5 milliards 300 millions, l'encaisse or à 3 milliards 700 millions. Ce dernier chiffre, exprimé en louis d'or, représenterait un poids de 1.200 tonnes, c'est-à-dire le chargement complet de 2 trains à 60 wagons de 10 tonnes.

Le montant des comptes-courants et dépôts s'élève à 426 millions, le portefeuille commercial à 889 millions, les avances sur titres à 426 millions et les impôts payés à l'Etat à 3.725.100 francs.

Elle fait gratuitement un important service de trésorerie pour l'Etat. Cette dernière charge a porté, en 1909, sur la somme de 11 milliards 398 millions. Elle a augmenté ses succursales, créé des bureaux auxiliaires et porté le nombre de places bancables à 512 au lieu de 317, chiffre prévu par la loi de 1897.

Enfin elle a consenti à l'Etat de considérables avances sans intérêt.

Un journal étranger et impartial, l'*Echo de la Bourse de Bruxelles*, constate que la Banque de France est le plus puissant des établissements similitaires et définit ainsi le rôle qu'elle pourrait être appelée à jouer dans certaines circonstances auxquelles les complications actuelles font penser :

« Actuellement, plus encore qu'en 1870, la Banque de France constituerait entre les mains du Gouvernement un instrument d'une puissance monétaire unique : son encaisse métallique atteignant quatre milliards dont plus de trois milliards d'or, ne fait face qu'à une circulation de cinq milliards. De plus, la circulation intérieure est abondamment pourvue de métal et il ne fait de doute pour personne, qu'au point de vue monétaire, du moins, la France jouit d'une situation privilégiée qui ne la désignerait pas comme devant donner, la première, le signal du cours forcé et qui en tout cas, lui permettrait de supporter le mieux les épreuves de celui-ci ».

Il est impossible de mieux dire. La conclusion c'est que la Banque de France est un outil économique auquel il est imprudent de toucher en dehors des conditions normales.

Les transactions sont toujours très actives sur l'*Astra Romana ;* malgré la dépression générale, ces titres gardent l'avance de 45 francs, conquise sur le cours d'introduction de 660.

L'*Emprunt Argentin* 4 1/2 0/0 se maintient également ferme à 99 fr. 50. Il est naturel qu'il ne soit pas atteint par les menaces de la politique européenne. Rappelons qu'à ce cours, il rapporte au-delà de 4 1/2 0/0 net.

G.-E. JANIN,

Notes Financières, 11, boulevard des Italiens, Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CHARLES GUYOT.